

Морская летопись



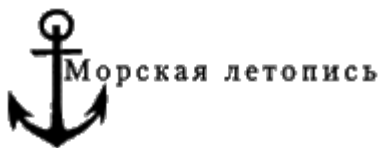
ОХОТНИКИ ЗА МОРСКИМИ КЛАДАМИ



Николай Николаев



Annotation



Автор-составитель выражает благодарность редакции журнала «Октопус» за предоставленные фотоматериалы и воспоминания дайверов, а также лично П. Александрову, А. Аристархову, Е. Артемьеву, Ю. Голосий, Д. Давыдову, К. Егорову (CELT), Г. Иванову, К. Ивановой, О. Карцеву, Н. Кривцову, С. Мурашкиной, Т. Скидоненко, Т. и С. Спилка, М. Тршински, Б. Филатову, А. Чистякову, И. Шапкину

В безмолвной темноте океанских глубин лежат десятки тысяч затонувших кораблей. И если до недавнего времени большая часть морских сокровищ была недоступна, то теперь, благодаря революционным разработкам в технике погружения, самые глубокие затонувшие объекты стали достигаемы! Надо только знать, где они лежат...

Вам откроют свои тайны острова Кокос и Сент-Мари; вы узнаете, сколько миллиардов лежит на дне залива Виго; проследите судьбу сокровищ с галеона «Консепсьон» и получите яркие впечатления вместе с охотниками за морскими кладами.

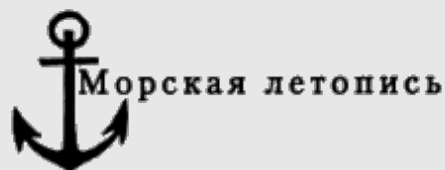


- **Николай Николаев**
 - **ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ: СЛОВО ЭКСПЕРТУ**
 - **ПИРАТСКИЕ КЛАДЫ**
 - **Черный Сэм и сокровища «Вайды»**
 - **Наследство Генри Моргана**
 - **Остров Кокос открывает тайны**
 - **Код Дрейка**

- Сокровища французских королей на острове Оук?
 - Завещание Оливье Левассера
 - Тайна острова Сент-Мари
- СОКРОВИЩА КОНКИСТАДОРОВ
 - Золото манильских галеонов
 - Гибель «Сан-Диего»
 - Трагедия «Флор де ла мар»
 - Все золото «Непобедимой армады»
 - Сорок миллиардов на дне залива Виго
 - Счастливчик Уэббер, нашедший «Консепсьон»
- ТОЧКА НА КАРТЕ МИРА
 - Возвращение на «Лузитанию»
 - Жили-были три сестры...
 - Большой металл Скапа-Флоу
 - В досье дайверу
 - Все золото «Черного принца»
 - Сокровища «Лютина» ждут своего часа!
 - Клад с «Ле Шамо»
 - Павлиний трон в трюме «Гровенора»
 - По следам героев Стивенсона
- НЕ ТОЛЬКО ЗОЛОТО И БРИЛЛИАНТЫ
 - Нижние миры Доминиканской Республики
 - Опасное притяжение Голубой Дыры
 - Судан — знакомое море в незнакомой стране
 - Древняя Анатолия: ниже уровня моря
 - Притяжение Ликии
 - Нереис — чудо Белого моря
- ИЛЛЮСТРАЦИИ
- notes
 - 1
 - 2

Николай Николаев

**ОХОТНИКИ ЗА МОРСКИМИ
КЛАДАМИ**



ОХОТНИКИ ЗА МОРСКИМИ КЛАДАМИ

Москва
«Вече»

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ: СЛОВО ЭКСПЕРТУ

Поиск сокровищ в стиле хай-тек

Рассказывает подводный археолог Роберт Маркс:

— Даже не тысячи, а десятки тысяч кораблей лежат в безмолвной темноте океанских глубин. Эти цифры не удивляют, если вспомнить, что человечество бороздило моря и теряло суда начиная с самого начала времен. Останки античного торгового судна могут покоиться рядом с искореженным корпусом немецкой подводной лодки, а современная кубинская рыбацья лодка может оказаться рядом с испанским галеоном. До недавнего времени 98 % морских сокровищ находилось вне пределов, доступных подводникам. Теперь, благодаря революционным разработкам в технике глубоких погружений и робототехники, самые глубокие затонувшие объекты становятся достигаемыми.

Ну а те, что лежат на мелководье, вообще сами просятся в руки подводников-любителей. Надо только знать, где они находятся...

Историческая справка

Если историю развития подводной археологии рассматривать объективно, то факты свидетельствуют, что на самом деле подавляющее большинство подводно-археологических объектов было открыто не в ходе планомерных научных разведок, а совершенно случайно — дайверами-любителями, а также теми, кто в силу специфики своей работы связан с погружениями под воду.

Все началось в 1900 г. Греческие водолазы — ловцы губок — обнаружили близ острова Антикифера корабль периода Античности, груз которого составляли произведения греческого искусства V–III вв. до н. э.

Находка оказалась столь интересной, что привлекла внимание не только греческих ученых, но и правительства. От первых подводно-археологических экспедиций трудно было ожидать каких-то блестящих результатов, но тем не менее со дна моря были подняты действительно уникальные произведения искусства. В научный оборот были введены памятники древности, многие столетия пролежавшие на морском дне.

Еще с самого начала подводных исследований в 1950-х гг.

подводники знали, что деревянные суда сохраняются значительно лучше на больших глубинах. Правда, было исследовано менее двух процентов морских глубин, и исследовано всего несколько кораблей, затонувших на значительных глубинах. Но технологии изучения океанских глубин постоянно развиваются, и их начинают применять в подводной археологии. На самом деле первоначально открытие затонувших кораблей было всего лишь побочным продуктом других исследований...

В 1952 г. автономная камера, использовавшаяся при поисках авиалайнера у берегов острова Эльба в Средиземном море, на глубине 760 м наткнулась на останки древнего судна, перевозившего амфоры. Два года спустя компания, проверявшая возможность постройки трубопровода из Франции в Африку, сообщила об обнаружении более двух дюжин древних судов в отличном состоянии. Затем в 1966 г. в ходе поисков водородной бомбы, потерянной при столкновении двух самолетов недалеко от испанского побережья, команда подводной лодки «Алуминавт» рапортовала о необычайнейшей картине. Они увидели два абсолютно целых корабля, со всеми мачтами на местах, и с пушками, выглядывающими из орудийных иллюминаторов, — как будто кадр из голливудского фильма. Корабли покоились на океанском дне на глубине 610 м.

В январе 1960 г. батискаф «Триест», на борту которого находились его пилот и создатель Жак Пиккар и лейтенант ВМФ США Дон Уолш, вписал новую страницу в историю подводных спусков. Он опустился на глубину 10911 м в Тихом океане, достигнув дна Марианской впадины, самой глубокой точки земного шара. Это стало прорывом в глубоководных погружениях и началом эры безопасных исследований морских глубин. В том же году Кусто создал свое «ныряющее блюдце», первый из спускаемых аппаратов с людьми на борту. Такие аппараты используются и по сей день. Кусто стал также и пионером в погружениях с использованием различных дыхательных газовых смесей, позволявших длительное время работать на глубинах вплоть до трех сотен метров.

Историческая справка

В 1963 г. английские ученые одними из первых сделали попытку скоординировать действия любителей подводного плавания и профессиональных археологов на самом высоком научном и административном уровне. В Лондоне представителями Британского музея, Музея наук, Национального морского музея, Института археологии и Национального института океанографии был учрежден Совет по морской археологии. Создана Школа

морской археологии в Форд-Бовисенде, где тысячи аквалангистов-любителей из разных стран прошли обучение основам подводной археологии.

В 1974 г. британский ученый Грэм Хокерс разработал атмосферный костюм для погружений (ADS), используя который подводники могли достигать глубин в девятьсот метров, при этом продолжая находиться под воздействием нормального атмосферного давления. При традиционных методах погружений с насыщением подводник, погружающийся на глубину 305 метров, должен был насыщаться до нужного давления в течение примерно 12 дней, осуществлять необходимую работу, а затем декомпрессироваться до поверхностного давления. При использовании системы ADS подобное погружение занимает всего несколько часов.

В XIX в. водолазы, оснащенные костюмами со шлемами, по целому ряду причин не могли осуществлять погружения на глубины более 46 м. Затем были сооружены бронированные костюмы из стали, несколько напоминавшие атмосферный костюм Хокерса. Эти костюмы должны были противостоять большому внешнему давлению. Подводник, находившийся в подобном костюме, использовал для дыхания воздух под нормальным атмосферным давлением. Несмотря на то что подводники могли осуществлять более глубокие погружения, эти тяжелые костюмы оказались непрактичными, поскольку их вес и огромный размер значительно ограничивали мобильность и подвижность под водой.

Подобный бронированный костюм использовался при работах на лайнере «Египет», принадлежавшем судоходной компании Pacific & Orient. В один из туманных дней 1921 г. лайнер столкнулся с другим судном и затонул на глубине 130 м. На его борту находились золотые слитки общей стоимостью более шести миллионов долларов. Учитывая глубину, на которой упокоилось судно, эксперты вынесли вердикт, что сокровища поднять невозможно. Лондонское отделение страховой компании «Ллойд» уплатило страховку. Но всегда найдутся люди, желающие осуществить невозможное, — и тем более, когда на кону огромное количество золота...

На этот раз таким человеком оказался итальянец, Джованни Квалья, глава спасательной компании «Ссорима» в Генуе. Он уже использовал свой бронированный костюм при обследовании ряда других объектов, затонувших на значительных глубинах. В 1930 г. Квалья разыскал «Египет» и в 1931 г. вернулся, чтобы поднять сокровища. Закованный в сталь подводник не стал даже пытаться

передвигаться по дну в своем громоздком костюме. Он решил выступать в качестве наблюдателя, направляя в нужные места подъемные ковши и электромагниты. Месяц ушел на разборку корабля, пока наконец не была найдена заветная бронированная комната

Взрывчатка была спущена под воду и размещена в месте, где собирались проделать отверстие. Водолаз вернулся на поверхность, и был осуществлен взрыв. Вновь погружившийся подводник сообщил, что «дно усеяно золотыми слитками».

Предприятие завершилось полным успехом — золото «Египта» было поднято на поверхность.

Через несколько лет рекорд глубины, установленный итальянцем, оказался побит. В 1940 г. австралийский пароход «Ниагара», перевозивший двенадцать миллионов долларов золотом, наткнулся на мину в 30 милях от гавани Вангарей, Новая Зеландия, и затонул на глубине 136 м Австралийская компания, поднимавшая золото «Ниагары», использовала метод, разработанный Квальей. Было поднято практически все золото.

Одним из наиболее известных затонувших судов является «Андреа Дориа». 26 июля 1956 г. этот итальянский лайнер, шедший из Генуи в Нью-Йорк, столкнулся со шведским пассажирским лайнером «Стокгольм». Столкновение произошло в пятидесяти милях от Нантукета. На борту «Андреа Дориа» находилось 1134 пассажира и 572 члена команды. «Стокгольм» сумел добраться обратно в Нью-Йорк, а «Андреа Дориа» затонул на глубине 73 м. Это была самая нелепая гибель корабля со времен «Титаника». Всего двадцать четыре часа спустя Питер Гимбел, подводник, увлекавшийся погружениями на затонувшие корабли и на протяжении многих лет совершавший погружения на рэки^[1] в Карибском море, оказался на месте катастрофы.

Профессией Гимбела было создание документальных фильмов, и он оказался первым, кто сумел сфотографировать несчастный лайнер. После погружения он сказал репортерам; «Судно выглядит живым». Он возвращался на корабль десятки раз, делая снимки. Первоначально он использовал при погружениях сжатый воздух, однако после того, как ряд подводников погибли во время экспедиций на «Андреа Дориа», перешел на газовые смеси. С гибелью «Андреа Дориа» возникло два слуха: что корабельные сейфы были забиты деньгами и драгоценными камнями и что судно могло пережить столкновение, если бы были закрыты герметичные переборки. В 1981 г. Гимбел и его жена Эльга Андерсен отправились в очередную экспедицию, целью которой было расследование этих слухов, а также создание большого документального фильма. Они

заключили контракт с компанией — лидером в проведении глубоководных инженерных работ Oceaneering International. В соответствии с контрактом Гимбел мог использовать водолазный бот Sea Level II, оснащенный камерой насыщения газовыми смесями.

Несмотря на ряд проблем, а также сильнейший шторм, супруги Гимбел провели на объекте 33 дня. Они обнаружили, что швы по сторонам переборок разошлись, так что не имело никакого значения — открыты они были или закрыты. Они также выяснили, что сейфы находятся глубоко в корабле и завалены тоннами обломков. Большая часть времени ушла на разбор завалов, и в результате один из сейфов был поднят на поверхность. Прежде чем Гимбел сумел обнаружить второй сейф, экспедицию пришлось свернуть в связи с приближением урагана «Деннис». Открытие поднятого сейфа демонстрировалось в прямом телевизионном эфире, и тысячи зрителей увидели его содержимое: стопки серебряных сертификатов США, которые могли быть проданы по их полной стоимости, а также тысячи итальянских лир, потерявших свою стоимость в связи с инфляцией.

Историческая справка

Самой выгодной операцией по подъему сокровищ из морских глубин стало поднятие пяти с половиной тонн золотых слитков с судна Ее Королевского Величества «Эдинбург». Британское судно затонуло в 1942 г. Золото, общей стоимостью в девяносто один миллион долларов, по ценам на начало 1980-х, было платой за американскую военную продукцию, предназначавшуюся для советской армии. «Эдинбург» находился в Баренцевом море, в 250 милях к северу от Мурманска, и направлялся в Нью-Йорк, когда был атакован немецкими подводными лодками и миноносцами. Судно затонуло на глубине 250 м.

В связи с тем, что вместе с судном погибло шестьдесят человек, британское правительство объявило корабль военной могилой и запретило всякие работы на судне. В 1957 г. этот запрет был снят, и сразу же было предпринято несколько безрезультатных попыток найти место кораблекрушения. Основной причиной неудачи было неверное указание координат моряками британских ВМС, участвовавших в спасательной операции.

Кейт Джессоп, английский водолаз, работавший на нефтяных разработках в Северном море, решил найти «Эдинбург» и поднять его груз. Изначально у него возникла проблема финансирования. Для решения этой проблемы были найдены спонсоры. Начались

двухлетние поиски в Арктике, стоившие четыре миллиона долларов. В конце концов сканер бокового обзора показал военное судно водоизмещением в десять тысяч тонн. Находка была обследована ТПА (телеуправляемым подводным аппаратом), давшим отличную видеосъемку. Прежде чем начать подъем груза, Джессоп провел переговоры с британским и советским правительствами. Обеим странам доставалось 55 % находок, все остальное доставалось команде Джессопа.

Весь проект был педантично запланирован, и выполнен. На глубине 250 метров давление достигает 26 атмосфер, и прежде чем начать погружение, подводники провели двое суток в барокамере. Они произвели спуск в водолазных колоколах и использовали для дыхания гелиево-кислородные смеси. От ледяной воды их защищали костюмы, в которых циркулировала горячая вода. Подводники проводили на дне по нескольку дней, ели и спали в специальной барокамере. После подъема на поверхность водолазы проводили семь дней в барокамере на борту судна.

Их храбрость и упорство окупилась сторицей. На исходе первой недели работ они добрались до части корабля, где находилась сейфовая комната. Разбор завалов занял еще две недели. Завалы состояли из 250-килограммовых бомб и других боеприпасов. Наконец, 16 сентября 1981 г. Джон Россье, двадцативосьмилетний водолаз из Зимбабве, издал победоносный вопль: «Я НАШЕЛ ЗОЛОТО!», и все судно потонуло в восторженном реве.

Россье разбирал завал возле входа в сейфовую комнату, когда ухватился за что-то тяжелое и нашел первый из 431 золотого слитка. Даже советские официальные наблюдатели, державшиеся все время очень отстраненно, присоединились к общей джиге, когда первый сверкающий слиток достиг поверхности. Подъем оставшегося золота занял три недели. Оставалось поднять еще тридцать четыре слитка, когда яростная буря прервала экспедицию. Тем не менее золота было поднято достаточно, чтобы полностью удовлетворить всех участников экспедиции. Водолазы внезапно стали богачами; доля Джессопа составила три с половиной миллиона долларов.

Хитроумные телеуправляемые аппараты стали идеальным инструментом глубоководных работ; их использование осложняется лишь их стоимостью. Устраняется множество опасностей, поскольку управляющие ими люди находятся на борту судна, и их использование стоит меньше любых других систем для осуществления работ на больших глубинах. Оператор ТПА сидит в комфорте на борту судна, пилотирует робот при помощи джойстиков и наблюдает за его действиями на

телевизионном экране. Он может использовать осветительные системы аппарата и его камеры или применять его манипуляторы для подъема объектов с любой глубины.

Проект, иллюстрирующий все преимущества телеуправляемых подводных аппаратов, — это исследования «Центральной Америки». «Центральная Америка» была самым роскошным судном, курсировавшим между Нью-Йорком и Панамой, где на него загружалось золото и золотоискатели из Калифорнии. За четыре года корабль прошел полный маршрут сорок три раза, при этом на его борту было перевезено на Западное и Восточное побережья более одной трети всего драгоценного металла, найденного в Калифорнии. 9 сентября 1857 г., через день после выхода из Гаваны, на пути в Нью-Йорк «Центральная Америка» попала в ураган. Судно начало набирать воду, терять мощность и затонуло. Выжило при этом всего пятьдесят три человека.

Гибель колесного парохода стала одной из самых серьезных морских трагедий в XIX в. в Америке — она унесла 425 жизней. Она также стала серьезной экономической катастрофой. С «Центральной Америкой» на дно ушло три тонны золота, что повлекло за собой волну закрытий банков и стало одной из причин «великой паники» 1857 г.

В начале 1980-х Томми Г. Томпсон, инженер-океанограф, специализирующийся на глубоководных разработках, заинтересовался объектами, затонувшими на больших глубинах. Он и Боб Эванс, геолог, потратили несколько лет на сбор информации о различных погибших судах, прежде чем сделали своей целью «Центральную Америку». В 1985 г. к ним присоединился журналист Барри Шатц, и вместе они организовали Columbus-American Discovery Group. Им понадобился год на сбор полутора миллионов долларов для финансирования проекта. Большая часть этих денег поступила от их друзей и соседей из Огайо.

Но еще до того, как был отложен первый доллар на проект, они начали проектировать «Немо» — революционный телеуправляемый аппарат. В отличие от всех существовавших на тот момент аппаратов, предназначенных скорее для разведки и сбора образцов, «Немо» был разработан с учетом всех особенностей тяжелых работ и функций, необходимых при обследовании «Центральной Америки» и подъема его сокровищ. Томпсон, глава проекта, собрал команду, каждый член которой обладал многочисленными талантами. Все они уже имели опыт

поиска и подъема сокровищ с морского дна. Приключение началось летом 1986 г.

После изучения газет и архивных записей XIX в. область поиска ограничилось площадью в 1400 кв. миль, в десять раз превышающей зону поисков «Титаника». Используя сонар и сканеры, они закончили поиск за сорок дней. Одна из наиболее многообещающих целей была обнаружена в 160 милях от Чарльстона, Южная Каролина, на глубине 2438 м. Тем не менее проверить находку было невозможно, поскольку «Немо» еще не был завершен. Таким образом прошел еще год, пока было получено подтверждение, что это действительно «Центральная Америка».

8 июля 1987 г. была поднята первая находка — кусок угля-антрацита. Охотники за сокровищами незамедлительно поспешили в суд округа Норфолк, Вирджиния, где представили уголь в качестве доказательства того, что найденное судно действительно «Центральная Америка». Судья предоставил им эксклюзивные права на затопленный корабль и все находки. По мере того как на протяжении лета происходило исследование и картирование объекта, неоднократно появлялись конкуренты, заявлявшие, что рэк находится на территории, на которую не распространяется юрисдикция правительства. Томсон и его команда выяснили, что «Немо» нуждается в ряде переделок, и приняли решение не начинать подъем золота до тех пор, пока не будут решены все правовые вопросы. К наступлению следующего лета их адвокаты продолжали активные действия.

Чтобы сохранить свои права, они продолжали исследовать судно при помощи «Немо» и сумели поднять бронзовый колокол, окончательно подтвердивший, что найденное судно — «Центральная Америка». Только к июлю 1989 г. конкурирующие кладоискатели потерпели полное поражение в суде, и Columbus-American Discovery Group получила «зеленый свет» для подъема сокровищ.

20 июля 1989 г. их судно «R. V. Arctic Discoverer» прибыло на место кораблекрушения. Уже на следующий день «Немо» оказался на дне в поисках золота. Зачастую плохая погода мешала работам по несколько дней подряд. Была обследована большая часть искореженных останков судна, и Томпсон уже начал сомневаться, есть ли там золото. Но 27 августа был обнаружен первый слиток. При помощи водометов «Немо» производилось размывание грунта в секции рэка, до этого еще не обследовавшейся. И вдруг человек, наблюдавший за ходом работ, на цветном мониторе увидел то, что потом было названо «дорогой из желтого кирпича». В свете

мощных прожекторов показались сотни сверкающих золотых монет и слитков. Самый крупный слиток, поднятый в первый день, весил 30 кг. Ошеломленный Томжон сказал: «Это похоже на сказочный клад из детской книжки. Я никогда даже не думал, что все будет именно так!»

На протяжении двух месяцев они работали по двадцать четыре часа в день, когда позволяли капризные погодные условия. Ключом к успеху стал шеститонный «Немо», который мог аккуратно поднять и пятисоткилограммовый якорь, и монету, диаметром около сантиметра. К концу лета, когда погода стала портиться и припасы подошли к концу, охотники подняли более трех тонн золота в слитках и монетах. Золотые монеты были особенно ценны в связи с их исключительной редкостью. Многие были изготовлены на частных монетных дворах в Сан-Франциско. Такие монетные дворы были открыты во множестве, дабы удовлетворить нужды золотоискателей, которым до этого приходилось расплачиваться золотым песком и самородками. Другие монеты были отчеканены на Монетном дворе США в Сан-Франциско. Все монеты были в отличном состоянии, многие все еще лежали в оригинальной бумажной упаковке или ящиках.

Спустя несколько недель после возвращения в порт возникли новые проблемы с законом Тридцать восемь страховых компаний, которые выплатили страховки на золото вскорости после того, как корабль затонул, объединились и заявили, что все золото принадлежит им. В июне 1991 г. Апелляционный суд США в Ричмонде, Вирджиния, разрешил дело в пользу Columbus-American Discovery Group. Однако страховые компании вновь подали апелляцию, пытаясь не разрешить подъем оставшегося золота.

Историческая справка

При обследовании некоторых затонувших объектов используют как ТПА, так и водолазов. Например, Magex International, фирма по подъему сокровищ, расположенная в Мемфисе, использовала как подводников, так и телеуправляемые аппараты, при подъеме более чем трех с половиной тонн золота в монетах и других изделиях с испанского галеона «Эль Касадор». Галеон затонул в 1784 г. в Мексиканском заливе, приблизительно в пятидесяти милях от побережья Луизианы. Он затерялся во время урагана и исчез без следа, унеся на дно более миллиона испанских монет, и был обнаружен лишь в 1993 г., когда рыболовецкое судно зацепило сундук с монетами. Недавно Oceaneering International приняла дела от Marex и подняла еще две с половиной тонны

В последние годы при использовании различных газовых смесей, а также новейших ТПА и батискафов был произведен подъем драгоценностей, фарфоровых изделий и исторически ценных объектов общей стоимостью более чем в десять миллионов долларов. Эти ценности были подняты с испанского галеона «Сан-Диего», затонувшего в 1600 г. на Филиппинах. Галеон затонул в ходе боя с голландским боевым кораблем и его останки упокоились на глубине 64 метра. «Сан-Диего» удалось легко обнаружить благодаря историческим записям и использованию сканера бокового обзора. В настоящее время из объектов, поднятых с галеона, составлена экспозиция, показанная уже во многих странах. (О работах на Филиппинах мы еще расскажем — Авт.)

Один из недавних проектов по поиску сокровищ в мексиканском заливе завершился провалом — но отнюдь не из-за недостатка высокотехнического снаряжения. Правительство Мексики наняло русское океанографическое судно «Академик М. Келдыш» с целью обнаружения останков испанского галеона «Nuestra Senora De Juncal». Галеон перевозил ценностей на два миллиона песо и затонул в 1631 г. в глубинах Мексиканского залива. Планировалось разыскать судно и при помощи трех батискафов поднять сокровища. После интенсивных трехмесячных поисков, стоивших почти два миллиона долларов, проект был закрыт. Охотники за сокровищами использовали новейшее и лучшее поисковое снаряжение, но искали не там. Более тщательное изучение исторических источников показало, что поиск производился более чем в 50 милях от реального места расположения рэка.

Батискафы, используемые на «Келдыше» способны совершать погружения до 6000 метров — и это означает, что 97 процентов океанского дна находятся в пределах его досягаемости. Японцы недавно изготовили новый батискаф, «Кайко», способный осуществлять погружения на 6500 м. Несмотря на то что стоимость их эксплуатации значительно превышает стоимость эксплуатации телеуправляемых аппаратов, в связи с тем, что батискафы обладают более широкими возможностями, их используют все чаще и чаще при исследовании затонувших объектов на больших глубинах.

Обнаружение в 1985 г. в водах Северной Атлантики легендарного «Титаника» привлекло внимание мировой общественности и открыло новую эру исследований затонувших кораблей. Практически все знают трагическую историю

роскошного британского лайнера, считавшегося непотопляемым, который во время своего первого путешествия в апреле 1912 г. столкнулся с айсбергом и затонул, унеся с собой 1513 жизней. Всего на борту «Титаника» находилось 2224 человека. В начале 1980-х команда исследователей, нанятая Джеком Гримом, нефтяным бароном из Техаса, на протяжении трех лет безрезультатно пыталась обнаружить легендарный корабль. Было потрачено более двух миллионов долларов.

Летом 1986 г. доктор Роберт Баллард из Океанографического института в Вудх-Хоуле возглавил объединенную франко-американскую экспедицию, которая обнаружила «Титаник» в результате обследования площади в 150 кв. миль. При исследовании использовались высокочувствительные сканеры бокового обзора и платформа с установленными на ней прожекторами и видеокамерами. В результате в сентябре появились первые съемки самого известного затонувшего судна.

«Титаник», лежащий на глубине в две с половиной мили, на тот момент был самым глубоким обследованным рэком. На следующее лето Баллард вернулся на место гибели судна, находящееся в девяносто пяти милях от побережья Ньюфаундленда. На этот раз планировалось использовать «Элвин», батискаф, который мог спускаться на необходимую глубину. У «Элвина» уже был впечатляющий список достижений, включающий подъем американской водородной бомбы, потерянной на глубине 869 метров у берегов Панамы, произведенный в 1966 г. Батискаф был изготовлен в 1964 г., и его максимальная операционная глубина была 1829 м, а экипаж состоял из трех человек. Позднее батискаф был модернизирован, и предел глубины для него стал 4000 м. Спуск занял у «Элвина» два часа. Оказавшись на дне, команда сделала ряд потрясающих снимков, а также подняла несколько объектов, используя манипуляторы батискафа.

Для проникновений внутрь «Титаника» использовался «Джейсон Дж», робот с дистанционным управлением. Робот весом в 250 фунтов и длиной всего семьдесят один сантиметр управлялся пилотом с борта «Элвина». «Джейсон» оказался неоценимым инструментом для сбора информации внутри корабля, а также и снаружи в тех местах, где искореженные куски металла не позволяли использовать батискаф. За двенадцать дней исследователи отсняли шесть часов видеопленки и сделали шестьдесят тысяч фотографий.

Вслед за этим Баллард решил, что не стоит дальше трогать упокоившийся «Титаник», и прекратил исследования — к тому же

лето подходило к концу и погода начала портиться.

Летом 1987 г. состоялась хорошо профинансированная французская экспедиция, оснащенная батискафом, сходным с «Элвином», а также несколькими весьма сложными телеуправляемыми аппаратами. Целью экспедиции был как сбор фото- и видеоматериала, так и подъем всевозможных предметов. Несмотря на то что эта экспедиция еще раз показала возможность исследования объекта на глубине две с половиной мили, подъем артефактов вызвал нарекания со стороны многих исследователей и привел к серьезному международному скандалу.

В июне 1989 г. Баллард сделал следующий шаг и провел исследования самого глубокого из всех найденных затопленных кораблей — немецкого боевого корабля «Бисмарк», лежащего на целых полмили глубже «Титаника». Гибель «Бисмарка» и его упокоение на глубине 4760 м в водах Франции, на расстоянии 600 миль от Бреста стали финалом самой захватывающей морской охоты в истории флота В мае 1941 г. Британия была фактически единственной страной, сражающейся с Германией, получившей полный контроль над судоходными путями Северной Атлантики. Множество судов союзников стали жертвами «Бисмарка», и Черчилль отправил армаду британских судов с целью его уничтожения. Дни и ночи искали они «Бисмарк», бороздя воды Атлантики. Битва, которая началась, как только вражеский корабль был обнаружен, длилась три часа, пока «Бисмарк» наконец не взорвался и не затонул, унеся с собой в бездну жизни двух тысяч немецких моряков.

Как и в случае с «Эдинбургом», место гибели «Бисмарка» было известно очень приблизительно, и Балларду и членам его экспедиции пришлось прочесать с помощью сонара сотни квадратных миль, пока судно не было найдено. У них имелся усовершенствованный ТПА «Арго», при помощи которого удалось обследовать затонувший немецкий боевой корабль, а также сделать тысячи фотографий и отснять целые часы видеопленки. «Арго» был разработан ВМФ США и стоил более трех миллионов долларов. Аппарат парил в тридцати шести метрах от дна и был связан с исследовательским судном шестью тысячами метров коаксиального кабеля.

Вскоре после этого открытия Баллард разработал еще более сложную модель телеуправляемого аппарата, названного «Ясон». Стоимость его эксплуатации была значительно меньше, однако предел глубины для него равнялся 1830 м. Целью проекта «Ясон» был поиск и исследование затонувших судов в Средиземном

море. Команда археологов следовала вдоль древнего морского торгового пути, соединявшего Северную Африку и Рим, обследуя область в 50 кв. миль, при максимальной глубине в 762 м. Было обнаружено множество затонувших кораблей, наиболее примечательным из которых была римская галера, датируемая четвертым веком «Ясон», на котором было размещено три видеокамеры, одна 35-миллиметровая фотокамера и мощные фонари, был также использован для подъема амфор и других предметов, найденных на месте кораблекрушения. Одним из важнейших моментов экспедиции «Ясон» было вовлечение в процесс тысяч американских школьников, наблюдавших по спутниковому каналу за ходом работ прямо у себя в классных комнатах.

В июне 1998 г. новости о достижениях Балларда снова попали на первые полосы газет. Он обнаружил «Йорктаун» — американский авианосец времен Второй мировой войны. Корабль лежит на глубине 16 650 футов в Тихом океане, к северо-востоку от Гавайских островов. Он был потоплен японцами в 1942 г., в ходе битвы за Мидуэй, изменившей ход войны. Японцы потеряли четыре авианосца и больше уже не имели возможности перейти в наступление. Баллард, осуществлявший работы при помощи ВМФ США и получивший спонсорскую помощь от Национального географического общества, сообщил, что корабль находится в отличном состоянии и напоминает «игрушечный кораблик на дне бассейна».

В 1965 г. судно для ловли креветок, «Трейд Виндс», тащило свои сети на глубине 457 м в водах в 42 км от берегов Тортуги, к западу от Ки-Уэсг, Флорида. Неожиданно оно зацепилось за что-то под водой. Когда сильно поврежденные сети были подняты на борт испуганными членами экипажа, их содержимое изумило всех, кто был на борту; три целых испанских кувшина для оливкового масла (похожих на средиземноморские амфоры), разнообразные металлические предметы, куски корабельной оснастки, а также многочисленные куски дерева, среди которых был найден фрагмент перил, покрытый декоративной резьбой. Капитан Льюис, описывая деревянные объекты, признался: «Дерево выглядит так же, как в день, когда корабль был изготовлен».

— В 1972 г. я объединился с несколькими океанографами, чтобы нанять исследовательское судно «Алкоа Сипроуб», с целью поиска этого рэка, — продолжает уже известный нам археолог Р. Маркс. — Однако при том уровне развития технологий

глубоководных исследований нам так и не удалось его обнаружить. Несколько месяцев спустя мы решили испробовать старый проверенный способ — протащили стальной кабель, закрепленный между двумя рыболовецкими судами, и в результате подняли на борт огромный якорь. Еще не существовало телеуправляемых аппаратов, и мы никак не могли узнать, что же лежит на дне. Тем не менее, рассмотрев артефакты, поднятые «Трейд Виндс», я был уверен, что это испанское судно, затонувшее в период с 1590 по 1630 г.

К 1988 г. технологии глубоководных исследований сделали гигантский шаг в развитии, и я стал членом «Морского ястреба», компании, которая на протяжении трех предыдущих лет успешно занималась исследованиями океанских глубин, уделяя особое внимание поиску и изучению исторических кораблей. В апреле 1989 г. нам легко удалось обнаружить рэк у берегов Тортуги. Картинка, полученная при помощи сонара, показала, что объект имеет размеры тридцать шесть на пятнадцать метров. Телеуправляемый подводный аппарат «Фантом» был отправлен к объекту, и его камера передала на монитор изображение останков испанского корабля, скрытого от человеческих глаз в течение четырех сотен лет. Вся команда, затаив дыхание, наблюдала за возникавшими изображениями корабельных досок, груд балласта, штабелей кувшинов для оливкового масла, керамических изделий, среди которых была обнаружена тарелка из китайского фарфора, и кусков канатов.

В июне 1989 г. при помощи «Фантома» был поднят бронзовый колокол, с помощью которого надеялись установить принадлежность корабля. Желание добиться идеального результата вынудило исследователей нанять ТПА «Мерлин», весьма сложный аппарат, разработанный экспертом по ТПА Гордоном Ричардсоном и изготовленный в Абердине, Шотландия. Новый ТПА был изготовлен в апреле 1990 г. и обошелся в более чем два миллиона долларов.

«Мерлин» — чудо космической эры. Он оснащен тремя видеокамерами, которые обеспечивают угол обзора в 180°. На нем также установлены три 70-миллиметровые фотокамеры, при помощи которых можно снимать все объекты «in situ», затем переводить изображения в электронный вид и использовать при последующем составлении полной плана исследуемого объекта. «Мерлин» также имеет два манипулятора, водометы и помпы и множество других новейших приспособлений.

«Сихок Ретривер», 64-метровое исследовательское судно, на

борту которого находился «Мерлин» и специально обученная команда из тридцати человек, подошло к Тортуге в середине мая 1990 г. Проект был международным: в нем участвовали представители двенадцати стран. Команда потратила два месяца, составляя полный план объекта. При цене восемнадцать тысяч долларов за один день, это было исключительное дорогое предприятие. К концу лета было поднято более десяти тысяч артефактов, включая три бронзовые навигационные астролябии, двадцать семь слитков золота, более тысячи серебряных монет, а также ювелирные изделия, керамику, пушечные ядра и мушкетные пули и несколько дюжин целых кувшинов. Было определено, что затопленный корабль является одним из трех галеонов, затонувших на большой глубине в этом районе в 1622 г., и похож на еще один знаменитый рэк — «Аточу».

Сезон 1991 г. был не менее захватывающим, чем предыдущий. ТПА снова поднял на поверхность золотые слитки и сотни золотых и серебряных монет. Одной из самых дорогих находок стала золотая цепь длиной почти 10 м — едва ли не самая длинная цепь, поднятая с затонувшего корабля. При помощи исключительно тонко настроенного манипулятора «Мерлину» удалось поднять на поверхность более пяти тысяч прекрасных жемчужин. Среди многочисленных керамических изделий, найденных на месте кораблекрушения, оказалась тарелка, украшенная гербом римского папы. Это означало, что на борту обреченного судна находился папский нунций. Одной из самых странных находок были четырнадцать маленьких птичьих клювов; вероятнее всего, кто-то вез в Испанию клетку, полную экзотических птиц.

В том же 1966 г., когда капитан Аьюис нашел, затонувший корабль вблизи Тортуги, другое судно, ловившее креветок, тащило сети на глубине 366 м и зацепилось за рэк. Это произошло в шестидесяти милях к востоку от Сан-Августина во Флориде. Было поднято шесть больших медных поварских котлов, несколько камней из балласта и три пушечных ядра. В начале 1990 г. «Сихок» при помощи сонара отыскал и это судно. Поскольку «Мерлин» был занят на раскопках у Тортуги, для проведения поисков на новом месте нужно было найти другой способ. Был подписан договор Океанографической службой в Форт-Пирсе, Флорида.

В октябре 1990 г. при использовании батискафа — «Джонсон-Си Линк I» было проведено десятидневное исследование нового объекта. Я выполнял функции главного археолога в экспедиции и испытал самые острые ощущения моей жизни, осуществляя

работы на огромной глубине в 366 м. Каждый день мы осуществляли два погружения длительностью от трех до четырех часов. И за шестьдесят шесть часов, которые были проведены на месте кораблекрушения, нам удалось произвести всестороннее археологическое изучение объекта, как будто мы находились на мелководье. Используя манипуляторы батискафа, мы прежде всего разметили сетку раскопок, отметив ее на поверхности буями. Затем, используя как видео-, так и фотокамеры, расположенные на носу батискафа, составили фотомозаику объекта. На ней было хорошо видно тринадцать пушек и два якоря, лежащих рядом с огромной грудой балласта, а также еще большое количество медных котлов, керамических изделий, пушечных ядер, деталей корабельной оснастки, инструментов, а также множество других предметов, каждый из которых был обмерен, нанесен на план и сфотографирован.

В ходе следующего этапа исследований мы поднимали образцы различных предметов и выкопали пробные шурфы при помощи маленькой помпы. Всего было поднято более ста предметов, среди которых была стеклянная бутылка из-под рома, две маленькие железные пушки, бронзовый телескоп, каменный жернов, а также множество мушкетных пуль и пушечных ядер.

Наша маленькая помпа не могла копать глубоко, поэтому когда мы вернулись к раскопкам в апреле 1991 г., у нас с собой был более мощный инструмент — водомет, закрепленный на носу спускаемого аппарата. Нам удалось удалить мощные песчаные наносы с груд балласта, и мы с удивлением увидели, что вся нижняя часть корпуса судна очень хорошо сохранилась. Мы поняли, что это типичное испанское судно, с сосновой обшивкой и килем и шпангоутами, изготовленными из дуба. Были найдены еще одна пушка и якорь, а также сотни других объектов, таких как деревянные блоки, фрагменты канатов и якорного троса, инструменты, медные пуговицы и пряжки, куски свинца и меди, оловянная ложка, звериные кости, керамические черепки, куски кожи и шесть серебряных испанских монет начала восемнадцатого века.

В этом районе пропали несколько кораблей, входивших в состав флота 1715 г., и, основываясь на датировке ряда находок, можно было предположить, что найденный корабль — один из них.

Историческая справка

Наиболее важным инструментом при поиске затонувших судов является сонар бокового обзора. До недавнего времени такие сонары легко обнаруживали целые корабли, лежащие на морском

дне, но были абсолютно бессильны при поиске старых судов, которые часто находятся в плохом состоянии и их фрагменты рассеяны по дну. Было просто невозможно отличить скалу или фрагмент коралловой рифа от пушки и других артефактов. Современные сонары боковой обзора могут быть очень точно настроены и дают аккуратную картину морского дна, выделяя на ней предметы, изготовленные человеком, такие как пушки, якоря и тому подобное.

В меньшей степени технологические улучшения затронули поиск кораблей на небольших глубинах. Основной инструмент охотников за сокровищами на протяжении последних сорока лет — протонный магнитометр — все чаще заменяется более чувствительными цезиевыми или рутидиевыми магнитометрами. Значительно улучшены сонары, с помощью которых можно вести поиск предметов, спрятанных под осадочными слоями на дне. Старые приборы могли указывать наличие погребенных предметов. Современные же приборы могут четко обозначить форму предмета и помогают отделить искусственные предметы от природных.

Когда удавалось обнаружить затонувший корабль, лежащий в неглубокой воде, подводники тратили сотни часов в поисках металлических объектов, прочесывая дно при помощи металлоискателей. Это занимало долгое время, поскольку ручные металлоискатели «чувствовали» только металлические предметы, находившиеся непосредственно под маленьким сенсором. В наши дни большие сенсоры обыскивают сразу большие площади. За последние три года компания «Мареке Интернэшнл» использовала подобные приспособления на Багамах при раскопках нескольких испанских судов, и в результате было найдено сокровищ на миллионы долларов. Один из этих кораблей был разметан на площади пять миль. Новые приборы помогли закончить исследования за несколько месяцев, а ранее это заняло бы не меньше десяти раскопочных сезонов.

Новейшие системы GPS, работающие с точностью до пяти метров, также стали незаменимым инструментом при поиске и исследовании затонувших судов. До изобретения GPS приходилось использовать буи (которые сносило при плохой погоде, которые постоянно крали и которые были отличным маркером для других охотников) или LORAN, дававшие ошибку до полумили. Сегодня при помощи GPS можно засечь глубокий или мелкий рэк, вернуться на это место десять лет спустя и найти его в течение нескольких минут.

Человечество открывает для себя морские просторы не менее шестидесяти пяти сотен лет. Сначала люди ныряли, задерживая дыхание, в неглубокие, прозрачные и знакомые воды за мелкими находками. Теперь они покоряют огромные глубины в поисках древних кораблей. Те же технологии, которые помогли человеку достичь куны, помогают нам добраться до глубочайших точек нашей планеты, туда, где лежит огромная часть нашего исторического наследия. С каждым годом мы сможем узнавать все больше о прошлом, раскапывая и изучая останки древних кораблей.

Сегодня мы с уверенностью можем утверждать, что наши знания об истории, не только древней, но и новой, были бы далеко неполными без учета памятников, находящихся под водой. Проседания земной коры, многочисленные землетрясения, подъем уровня воды, изменения русла рек стали причиной того, что под водой оказывались как отдельные постройки и поселения, так и целые цивилизации. С развитием мореплавания его неизменными спутниками стали морские катастрофы, в результате которых на дне морей и океанов оказывались суда, их экипажи и грузы.

Подводная археология насчитывает всю столетнюю историю, но уже за этот столь краткий период было сделано так много интересных открытий, порой опровергающих устоявшиеся и неопровержимые факты, или, наоборот, приоткрывших завесу над загадками, не один век волновавшими многих историков, что сомнения в необходимости такой науки, как подводная археология, развеялись даже у отъявленных скептиков.

В наши дни исследования проводятся практически во всех регионах земного шара, объединены усилия многих специалистов: не только археологов, но и геологов, архитекторов, геодезистов, морских историков, а также геофизиков и инженеров-программистов. В ходе этих исследований применяются различные методы и технические средства, многие из них уникальны.

С изобретением акваланга и развитием подводного спорта «первооткрывателями» подводно-археологических объектов часто становились спортсмены-подводники. В середине 50-х годов близ деревни Скулделев (Дания) со дна Роскилд-фиорда ими были подняты деревянные части древнего судна. После проведения в этом районе крупномасштабных исследований были найдены уникальные подводно-археологические объекты — несколько разнотипных кораблей, затопленных в XI в. у входа в Роскилд-фиорд. Благодаря этому впервые стало возможным изучение кораблей разного назначения, построенных в одну эпоху. И таких

примеров в истории подводной археологии уже много. Однако все чаще «любительские» экспедиции стали приводить к тому, что появилась реальная угроза разграбления подводных исторических памятников.

Однако Англия — не единственная страна, где достигнут значительный прогресс во взаимодействии любителей подводного спорта и профессиональных археологов. Увеличение числа подводно-археологических экспедиций в конце 50-х, в начале 60-х гг. и уникальные находки, сделанные в ходе подводно-археологических исследований, повысили интерес ученых к подводно-археологическим объектам. Многие музеи подводной археологии (таковые имеются, например, в Египте) стали научными центрами, организующими экспедиции и проводящими исследования в области консервации и реставрации подводно-археологических объектов.

Годичные курсы по обучению основным принципам подводно-археологических работ дайверов-любителей во многих странах Европы способствовали тому, что люди стали осознавать историческую ценность покоящихся на дне памятников. В ходе экспедиций начинающим археологам поручаются такие работы, как фотографирование, предварительное описание находок, разведка дна. Некоторые из них, имеющие наиболее хорошую подготовку, могут принимать участие в проводимых музеем раскопках. Музеи не оплачивают труд аквалангистов-любителей, но им предоставляется бесплатное питание, компенсируется проезд, а также выдается определенная денежная дотация за использование личного снаряжения. В основной своей массе дайверы-любители — это люди, достигшие высокой квалификации в своей основной профессии, поэтому экспедиции комплектуются таким образом, чтобы в них обязательно были врач, архитектор, механик, повар и т. д.

В последние годы экспедиции постепенно стали приобретать все более планомерный характер, проводятся они и у нас, и о планирующихся исследованиях можно разузнать в многочисленных клубах дайвинга, существующих сегодня по всей России.

ПИРАТСКИЕ КЛАДЫ

Черный Сэм и сокровища «Вайды»

О ранних годах жизни известного пирата по кличке Черный Сэм известно немного. По-настоящему звали его Сэмюэлем Беллами. Он родился в Девоншире (Юго-Западная Англия) в 1689 г. и ни в детстве, ни в юности не был замечен в чем-то предосудительном. Однако в 1715 г. он, оставив в Англии жену и ребенка, неожиданно объявляется в Кейп-Коде (штат Массачусетс). Там он повстречал 15-летнюю девушку по имени Мария Хэллет и собрался жениться на ней...

Как раз в это время до Массачусетса дошли слухи о том, что у восточного побережья Флориды сильнейший ураган потопил почти целую дюжину испанских галеонов с сокровищами. Беллами убедил своего друга, Пэлгрова Уильямса, отправиться во Флориду на поиски испанского золота. Отправляясь в путь, он пообещал Марии вернуться к ней на корабле, доверху наполненном золотом и серебром. Вот тогда-то они наконец поженятся!

Впрочем, отыскать сокровища погибшего испанского «флота 1715 г.» оказалось задачей не из легких. Гораздо легче и выгодней оказалось заняться пиратством.

Не желая возвращаться к Марии с пустыми руками, Беллами, а с ним и Уильямс, в 1716 г. присоединились к шайке Бенджамина Хорниголда Хорниголд, однако, отказывался грабить английские корабли, и тогда его команда, недовольная такой щепетильностью, подняла мятеж и выбрала своим новым капитаном Сэмюэля Беллами.

В течение следующих полутора лет Беллами сумел снискать себе громкую славу. Предводительствуемые Черным Сэмом, пираты сумели захватить более 50 судов, включая трехмачтовую галеру «Вайда». Она принадлежала работоторговцам, перевозившим черных невольников из Африки на острова Карибского моря. «Вайда» стал флагманским судном Беллами.

Отличавшийся необычным для пиратов благородством по отношению к своим жертвам, Черный Сэм получил еще и второе прозвище — Принц пиратов. Современники описывали его как франтоватого мужчину с длинными темными волосами, перевязанными черной лентой. За поясом своего бархатного кафтана он неизменно держал четыре пистолета.

В апреле 1717 г. Черный Сэм решил, что стал достаточно

богат и пришло время возвратиться в Кейп-Код во главе собственного флота из пяти кораблей. По пути на север от эскадры отделился корабль Уильямса — пирату не терпелось повидать свою мать и сестер, живших на побережье Блэк-Айленда. Беллами продолжал свой путь, мечтая о том, какой фурор вызовет его появление в Кейп-Коде и как будет удивлена и восхищена Мария Хэллет.

26 апреля, на самом подходе к Кейп-Коду, эскадра Черного Сэма попала в сильный шторм. Буря выбросила «Вайду» на мелководье, приблизительно в ста метрах от берега, где он разбился и затонул. Почти вся команда погибла вместе с кораблем: из 146 человек до берега добрались только двое. Черный Сэм разделил судьбу своего флагманского корабля.

История экспедиции, спустя без малого три столетия отправившейся на поиски «Вайды», пожалуй, не менее романтична, чем история самого Черного Сэма. Ее организатор и руководитель Барри Клиффорд мечтал о сокровищах «Вайды» еще с детских лет, когда его дядя Билл рассказывал ему одиссею этого пиратского корабля, захороненного в морских водах неподалеку от Кейп-Кода. Он говорил, что отыскать пиратские сокровища может лишь человек с огромной волей, верящий в свою удачу. Но не сразу Барри Клиффорд приступил к поиску затонувших кораблей. Поначалу он занялся страховым бизнесом и лишь спустя несколько лет стал искать деньги для своей будущей экспедиции.

В 1982 г. Клиффорд нашел спонсора, собрал команду и начал поиски сокровищ. В 1984 г., когда средства уже были на исходе, одному из водолазов удалось наконец отыскать пушку и почерневшую монету, датированную 1684 г.

Но лишь после того как через год экспедиция подняла со дна моря корабельный колокол с надписью «Whydah Gaily 1716», отпали последние сомнения. В том же году было найдено множество других предметов с затонувшего корабля: монеты, пушки, различные инструменты. Но команда Клиффорда никак не могла найти сам корабль!

Так продолжалось вплоть до лета 1997 г. В середине июля, исследуя дно на глубине около восьми метров, в четверти мили от берега, водолазы обнаружили деревянную балку. Когда они разгребли песок, то увидели корпус старого корабля. Это означало, что сокровища находятся совсем близко.

Если учесть, что груз «Вайды» состоял в основном из золотых и серебряных монет (согласно легендам, на его борту было 5 тонн серебра и золота), его сокровища, по мнению специалистов, можно оценить в сотни миллионов долларов. Клиффорду удалось

собрать весьма внушительную коллекцию: более двух тысяч испанских золотых и серебряных монет, пушки, предметы снаряжения, пистолеты, мушкеты, серебряную и оловянную посуду»

В 1998 г. Клиффорд занялся поисками погибшей в XVII в. у берегов Венесуэлы французской эскадры. Из тринадцати кораблей он нашел девять. Однако затем Клиффорд снова вернулся к поискам сокровищ «Вайды». На сегодняшний день это — единственная в мире находка подлинного пиратского судна. И секреты последнего плавания Черного Сэма раскрыты еще не полностью.»

Наследство Генри Моргана

В наши дни начинающему кладоискателю частенько норовят подсунуть самую что ни есть настоящую карту, на которой крестиком помечено место клада, зарытого давным-давно каким-нибудь знаменитым пиратом. Случается, что не всякий опытный специалист может с первого взгляда отличить ее от настоящей, настолько искусно изготовлена фальшивка. А уж если речь идет о знаменитом Генри Моргане, то тут точно надо держать ухо востро. Почему? Да потому что до недавнего времени не было обнаружено ни одного сколько-нибудь крупного клада, зарытого знаменитым буканьером (за исключением остатков «Вайды» с золотом, о которых мы только что рассказали), хотя легенды о его скрытых богатствах не дают спокойно спать искателям сокровищ вот уже третье столетие.

Однако в последние годы ситуация стала меняться.

Сегодня дебри и прибрежные районы Панамы — Мекка для предприимчивого кладоискателя. Здесь открывают залежи драгоценных камней, в сухих руслах рек обнаруживают золотые жилы. Тут археологи во время раскопок наталкиваются на древнюю глиняную посуду и бесценные золотые украшения. В древности Панаму не раз посещали ацтеки, майя и тольтеки, создававшие из драгоценных камней, золота и серебра великолепные произведения искусства. Многие из этих изделий захоронены в тайниках едва ли не по всей территории Панамы. Немало здесь и пиратских кладов, которые все еще ждут своего открытия...

Если верить сообщениям местной прессы, два бывших американских солдата, служивших когда-то в зоне Панамского канала, сумели обеспечить себе безбедную старость.

В 1997 г. они вернулись в Панаму, чтобы в пещере у реки Чагрес, что приблизительно в 40 километрах севернее города

Форт-Клейтон, обнаружить большой клад, зарытый в XVII в, похоже, самим Генри Морганом. Парадоксально, но обнаружить клад им помогла старая пиратская карта, купленная у какого-то рыночного торговца, который и сам-то, похоже, не знал, что она подлинная.

Кроме золотые дублонов, отчеканенных в Лиме (Перу), тайник оказался полон золотых и серебряных украшений, различных по весу и величине. Поскольку пиратская добыча была найдена в зоне, находящейся под юрисдикцией США, сокровище передали американскому правительству, а нашедшие получили свою положенную долю, оказавшуюся немалой.

Вообще, если вести разговор о кладовых Генри Моргана, то здесь пальму первенства держит легендарный остров Кокос, затерявшийся в экваториальной части Тихого океана, у берегов Коста-Рики, и овеянный наиболее загадочной славой. (О нем наш отдельный рассказ.)

Кроме него есть еще Каймановы острова, расположенные к северо-западу от Ямайки, которые Морган неоднократно посещал до и после своих пиратских рейдов, чтобы запастись продовольствием или отсидеться в какой-нибудь пещере. Именно там он мог захоронить часть награбленных драгоценностей. На одном из островов у него был свой дом

Сегодня известно, что Генри Морган неоднократно находил пристанище на острове Пинос (Хувентуд), расположенном в 65 километрах к югу от побережья Кубы и как две капли воды похожем на остров сокровищ из знаменитого романа Стивенсона. Очень возможно, что и там король буканьеров мог спрятать часть награбленного... (И о нем тоже мы расскажем отдельно!)

Однако давайте пока оставим все эти безусловно интересные предположения и догадки и вернемся на три столетия назад и вспомним, чем же так прославился капитан Генри Морган, прошедший уникальный путь от простого моряка до приближенного английского короля и прославивший самым удачливым и жестоким пиратом Карибского моря.

Историческая справка

Генри Морган родился в Уэльсе, в семье фермера, предположительно в 1635 г. С юных лет он отличался строптивым нравом и жаждал приключений в поисках известности и богатства. Неудивительно, что он оказался в составе смешанной команды, состоявшей как из закаленных «морских волков», так и новичков, на борту судна, 3 мая 1655 г. покинувшего английский порт Бристоль и взявшего курс на Вест-Индию. По другой версии, юного Моргана выкрали у родителей и

продали в рабство. Однако этот факт, как, впрочем, и первый, документально не подтвержден. Сам Морган впоследствии категорически отрицал, что когда-либо был рабом.

Высадившись юнгой на Барбадосе, Генри Морган в течение семи лет проработал на плантациях сахарного тростника. Разумеется, вечно так продолжаться не могло, и буйный малый, наслушавшись басен о «настоящих мужских приключениях», в 1662 г. оказался на Ямайке, где влился в команду буканьеров — отчаянных британских, французских и голландских моряков, грабивших и топивших испанские корабли.

Вместе с пиратами Морган участвовал в грабительских походах к берегам Гондураса, итогом которых было разграбление и сожжение города Гран-Гранада, центра месторождений серебра в Никарагуа, принадлежавшего испанцам

Очень быстро Генри Морган, получивший скандальную известность и прозвище «Жестокий» — не этого ли добивался мальчишка с тихой уэльской фермы? — собрал вокруг себя большой отряд головорезов. Его рейды были настолько успешными, что в 29 лет Морган командовал собственным кораблем. Именно на нем он участвовал в экспедиции к острову Кюрасао, которую совершили буканьеры под руководством капитана Эдварда Мэнсфилда. Отбив у испанцев Санта-Каталину, пираты продолжили набег, который все же закончился неудачей.

Но поражение буканьеров обернулось триумфом для Генри Моргана. Смерть Мэнсфилда, попавшего в плен к испанцам, наряду с бесспорной храбростью самого Моргана, его хваткой и «мокрой» репутацией, позволили последнему стать «адмиралом» пиратов, которые почти единогласно выбрали его своим предводителем. Одновременно губернатор Ямайки Томас Модифорд — большой друг и покровитель морских разбойников — даровал Моргану чин полковника и назначил командиром милицейских сил пиратской столицы — Порт-Ройяля.

Вскоре прошел слух, что испанцы собираются напасть на Порт-Ройял с Кубы. Став командующим пиратской флотилией, состоящей из 9 хорошо вооруженных и оснащенных кораблей с командой, насчитывающей около 500 готовых на все головорезов, Морган двинулся к берегам Кубы, где первым делом напал на испанский юрод Пуэрто-Принсипе (Камагуэй). Пуэрто-Принсипе находился далеко от моря, но это его не спасло. Не спасло город и бегство от буканьеров одного из пленников-испанцев.

Более пятидесяти миль он добирался до Пуэрто-Принсипе,

чтобы предупредить жителей о прибытии пиратов. Буканьеры все равно захватили город и богатую добычу. Если бы не выкуп, выплаченный жителями, Пуэрто-Принсипе был бы сожжен дотла.

Следующей жертвой Морган наметил город Портобело, расположенный на Панамском перешейке. Там, по мнению буканьеров, собиралось ополчение для захвата Ямайки. Портобело защищали три форта, поэтому французские буканьеры сразу отказались от опасного предприятия, решив не искушать судьбу. Но Морган, вокруг которого сплотились отчаянные сорвиголовы, никогда не отступал от намеченного.

В мае 1668 г., поставив корабли на якорь, он высадил своих людей на каноэ. Обойдя портовые форты, буканьеры практически внезапно напали на Портобело с суши. Защитники города во главе с комендантом отчаянно оборонялись. Не сумев взять крепость штурмом, Морган решился на вероломство. Он заставил представителей испанского духовенства — священников и монахинь — поднести штурмовые лестницы. Под прикрытием живого щита пиратам удалось не только забраться наверх, но и проломить стену. Однако крепость пала только после того, как погиб ее комендант. Город разграбили, а многих жителей подвергли жестоким пыткам — так буканьеры хотели узнать, где спрятаны сокровища. Чтобы оставить себе большую часть добычи, пираты перед возвращением на Ямайку скрыли многое из награбленного в тайниках у реки Чагрес.

С богатой добычей, оцениваемой в 100 тыс английских фунтов стерлингов, Морган вернулся на Ямайку, в Порт-Ройял. Здесь губернатор Модифорд немного «пожурил» его за некоторое превышение полномочий, однако дал новое поручение «верноподданному английской короны».

Годом позже Морган разграбил города Маракайбо и Гибралтар на побережье Венесуэлы. Он проявил себя как талантливый стратег при разработке сложных морских и сухопутных операций. Захваченная добыча, не считая рабов и многое другое, оценивалась в 50 тыс английских стерлингов.

Испанцы тем временем продолжали нападать на английские корабли у северных берегов Ямайки. Поэтому в 1669 г. губернатор Модифорд дал Моргану новое поручение: захватить большой флот и причинить наибольший ущерб испанским кораблям, городам и складам с боеприпасами. Получив от Модифорда каперское свидетельство — право на узаконенное пиратство, Морган незамедлительно принялся за «дело».

При одном упоминании имени Моргана испанцев охватывал ужас. Однако находились и те, кто бросал вызов жестокому

пирату. Капитан Мануэль Пардал, руководитель испанских ополченцев, был одним из них. Пардал распространил заявление, в котором вызывал Моргана скрестить с ним шпагу. Вскоре противники встретились. Случилось это в устье реки Чагрес, когда буканьеры штурмовали крепость Сан-Аоренсо. Для Пардала встреча закончилась печально: после боя его нашли с простреленной шеей. Говорят, что пуля была выпущена из мушкета Моргана.

В январе 1671 г. Морган провел свою самую знаменитую военную операцию. Взяв с собой 1800 человек, Морган отправился на завоевание Панамы, самого крупного и богатого города в американских испанских колониях, в который испанцы свозили золото и серебро из Мексики и Перу перед отправкой в Старый Свет. Оказавшись в тропических джунглях, буканьеры едва не погибли от голода — испанцы разрушили все продовольственные склады.

Только на девятый день тяжелейшего марша, стоившего жизни многим пиратам, показались постройки Панамы. Дальновидный Морган вынудил испанцев под командованием генерала Гузмана 18 января выйти из укреплений и сражаться на открытой местности. Сражение длилось два часа. В итоге испанцы не выдержали и бежали, открыв не менее истощенным буканьерам путь в город.

Примечательный факт; перед тем как вступить в Панаму Морган под страхом смерти запретил своим людям прикасаться к спиртному. Оно якобы было отравлено испанцами. На самом деле это была мера предосторожности, поскольку нередко случалось, что коварный враг только и ждал момента, чтобы захватить захмелевших победителей голыми руками.

Те из жителей, что не сумели бежать в джунгли, подверглись жестоким пыткам. Три недели пираты грабили Панаму, а потом двинулись в обратный путь, вывозя золото, серебро, ценные товары и пленников. Понадобилось почти две сотни мулов, чтобы перевезти награбленное на корабли. Сам Морган, возможно, из-за напряженных отношений с подчиненными, недовольными результатами дележа, вынужден был скрыться, прихватив большую часть добычи.

По возвращении на Ямайку он узнал, что, разграбив Панаму, нарушил договор между Испанией и Англией, заключенный в Мадриде за несколько месяцев до этого печального события. А может быть, Генри Морган просто не счел нужным его соблюдать? Так или иначе, разгневанный испанский король потребовал выдачи зарвавшегося буканьера, и королю Англии Карлу II ничего

не оставалось, как в апреле 1672 г. отдать приказ об аресте знаменитого пирата и доставить его на родину.

Позже Карл II, с которым Морган успел поделиться награбленным, возвел пирата в рыцари, предложил ему высокий пост вице-губернатора Ямайки и поручил ему борьбу с пиратами в бассейне Карибского моря.

Таким образом, Морган достиг всего, о чем только мог мечтать, — знатности, богатства и власти. Он преданно служил на новой должности. Став главнокомандующим британскими вооруженными силами на Ямайке, Морган проявил беспощадность и жестокость в борьбе с пиратами, своими бывшими поделщиками. Последние 17 лет своей жизни, в течение которых он нажил себе больше врагов, чем друзей, Генри Морган оставался вице-губернатором Ямайки.

Спустя некоторое время кто-то из окружения донес Карлу II, что Морган утаил немалую часть богатства, захваченного в Панаме, и спрятал его на острове Кокос. Такой пощечины правитель Англии снести не мог. Заманив под каким-то благовидным предлогом главного буканьера в Лондон, король попытался у него выбить тайну клада. Но Морган не признался ни в каких грехах против его величества, и последнему ничего не оставалось, как отпустить Моргана с миром — ведь такой человек британской короне был необходим. Моргану тоже не удалось воспользоваться сокровищами с острова Кокос, тайна которых до сих пор не разгадана. Жить бывшему буканьеру, пристрастившемуся к «зеленому змию», оставалось недолго.

Генри Морган умер в Порт-Ройале в 1688 г. в возрасте 53 лет совершенно больным. Тело буканьера, которого на родине продолжали чтить национальным героем, должны были перевезти в Лондон, но сделать этого не успели — 7 июня 1692 г. на Ямайке произошло сильнейшее землетрясение. Порт-Ройал вместе с могилой Моргана сгинул в пучине...

А теперь давайте завершим экскурс в прошлое и вернемся в наши дни.

Не так давно американский кладоискатель Грегори Брукс вылетел на Гаити, чтобы присоединиться к команде из 10 человек, арендовавшей бывший катер береговой охраны, оборудованный самыми современными приборами для проведения подводных работ. Что же так могло привлечь американцев на Гаити? Конечно же пиратские сокровища.

Грегори Брукс, уроженец Черрифилда, стал кладоискателем —

он предпочитает называть себя «коммерческим археологом» — совершенно случайно. В 1984 г. вместе с женой Кэтрин и несколькими друзьями он впервые нырял с аквалангом у побережья Гаити. В предпоследний день отпуска к всеобщей радости Брукс поднял со дна три серебряных бруска. Этот день он считает поворотным во всей своей жизни.

В течение последующих нескольких лет в портлендской публичной библиотеке Брукс перерыл юру книг по истории Эспаньолы (Гаити) и испанских колоний в Америке. Он узнал, что не менее тысячи судов затонули в XVII в. у берегов Гаити и Доминиканской республики.

Во второй раз Брукс возвратился на Гаити с двумя друзьями и металлическим детектором В океане, недалеко от побережья, им удалось обнаружить район, над которым детектор вел себя очень активно.

Вернувшись в США, они тщательно разработали план действий и, уладив все формальности с гаитянскими и американскими властями, через два года снова вернулись на Гаити. Вскоре Бруксу и его друзьям удалось поднять целую коллекцию старинного французского фарфора, разбросанного в районе предполагаемого кораблекрушения... Затем там были подняты два британских орудия, отлитых примерно между 1650 и 1699 гг.

Исторические документы указывают, что только два судна могли затонуть в этом районе в то время: фрегат «Оксфорд», принадлежащий пирату Моргану, и «Ямайский торговец» — корабль, на котором приплыл сюда все тот же Морган, чтобы попытаться отыскать остатки «Оксфорда».

Известно, что вскоре после разграбления Портобелло Морган стал готовиться к новой акции. Он бросил клич всем желавшим служить под его началом собраться у Коровьего острова, куда прибыл сам в январе 1669 г. Здесь, на фрегате «Оксфорд», он дал для офицеров банкет. Когда веселье было в самом разгаре, корабль взорвался. Предположительно, от неосторожного обращения с огнем у порохового склада. Лишь немногим — и Моргану в том числе — удалось спастись.

По мнению Брукса, если бы на корабле не было ничего ценного, король пиратов никогда бы не стал возвращаться на место гибели судна. Брукс уверен, что на «Оксфорде» находилась часть сокровищ, награбленных буканьерами в Портобелло.

Грегори Брукс собирается провести на Гаити около года, поскольку на быстрое поднятие «Оксфорда» едва ли стоит рассчитывать. Необходимо провести тщательную видеосъемку,

необходимые анализы и расчеты.

Сегодня Брукс полон оптимизма и собирается оплачивать проект с помощью своих спонсоров, поддержкой которых уже заручился. Естественно, он надеется на прибыль — поднятие «Оксфорда» сулит миллионы долларов.

Однако, по мнению скептиков, не стоит будоражить мир преждевременными заявлениями, поскольку голое умозаключение может оказаться опрометчивым

Остров Кокос открывает тайны

Известный океанограф Жак-Ив Кусто, описывая остров Кокос, назвал его «самым прекрасным островом на земле». Сценарист Майкл Крайтон — «парком юрского периода», за богатейшую флору и фауну острова, «списав» с него для режиссера Стивена Спилберга «Парк юрского периода». Да и писатель Роберт Льюис Стивенсон, описывая Остров сокровищ, имел в виду остров Кокос...

Историческая справка

Остров Кокос находится в Тихом океане в 500 км от Коста-Рики. Он славен как своей многокрасочной тропической природой, так и уникальным «внутренним содержанием». Аегенды и исторические изыскания дают все основания считать, что в недрах этого острова хранятся несметные сокровища пиратов — чуть хине на 1 млрд долларов!

Кокос — самый крупный необитаемый остров в мире и занимает общую площадь 25 кв. км. Это единственный кусочек земли в восточной части Тихого океана, на котором есть влажные джунгли. О том, что Кокос является вулканическим образованием, говорят его изрезанные скалистые берега. Вершина юры Иглесиас — самая высокая точка острова. Многочисленные горные водопады делают Кокос живописнейшим местом на свете.

В течение нескольких столетий, прежде чем остров попал под юрисдикцию Коста-Рики, он был излюбленным местом отдыха морских разбойников, которые орудовали в Тихом и Атлантическом океанах. Историки считают, что в недрах острова до сих пор покоятся золотые слитки и разнообразные произведения ювелирного искусства, которые флибустьеры там прятали.

Век пиратов был короток. Они погибали во время многочисленных стычек с купеческими и военными судами, умирали от ран и болезней, а еще чаще встречали свой незапланированный, но закономерный конец на виселице или на плахе, так и не успев насладиться и воспользоваться результатами своих усердных

трудов.

Так золото накапливалось в естественных гротах, пещерах, подземных тайниках...

История острова Кокос началась а 1526 г., когда его случайно обнаружил испанский мореход Хуан Кабесас.

Прошло 16 лет, и остров был нанесен на французскую карту Америки.

В 1818 г. британский военный моряк капитан Беннетт Грэхэм, выполнявший разведывательный поход на корабле «Девоншир», внезапно решил сменить Юнион Джек, развевавшийся на мачте, на Веселого Роджера. Так он и его банда головорезов стали флибустьерами.

Грэхэм наводил ужас не только на купеческие, но и на военные корабли. Его новый бизнес процветал и быстро обогатил его команду. Но вскоре Грэхэма и примкнувших к нему офицеров арестовали и казнили, а матросов отправили на каторжные работы на остров Тасманию.

Среди пиратов команды Грэхэма была и женщина — Мэри Уэлч. Она отсидела в тюрьме за свои «подвиги» 20 лет, а когда вышла, то заявила властям, что видела, как Грэхэм и его люди спрятали на Кокосе 350 т золота слитками, захваченного на испанских галионах. Более того, у нее на руках оказалась карта с обозначением места нахождения клада.

На Кокос срочно отправили экспедицию, которая захватила с собой и Мэри Уэлч. Однако за 20 лет, что Уэлч находилась в тюрьме, на острове произошло несколько сильных землетрясений. Поменялось если не всё, то очень многое. Даже высокий кедр, у которого находился лагерь пиратов, куда-то исчез. Экспедиция не нашла ни единого из ориентиров, обозначенного на карте Грэхэма, по которому можно было найти клад.

Пират Бенито Бонито терроризировал западное побережье Америки в 20-х гг. XIX в. Он также специализировался на грабежах испанских судов. Однажды Бенито узнал, что испанцы перевозят золото с кордильерских рудников в Акапулько на судах, которые сопровождают охранники, одетые в специальную униформу. Тогда Бенито захватил на берегу охранников, отобрал у них форму и нарядил в нее своих пиратов. Испанцы сами же и погрузили на сумму 300 миллионов долларов в трюмы его кораблей золото, которое пираты вывезли на Кокос и спрятали там.

Бенито не смог вкусить жизни богатого господина из-за любви двух англичан, членов своего экипажа, к выпивке и проституткам. Когда их арестовали (в борделе, где они гуляли, их

признал один моряк) и приговорили к повешению, то они взамен на свои жизни любезно предложили властям помочь в поимке Бенито. И сдержали свое слово. Бенито искромсали саблями на куски.

Англичанам даровали свободу и зорко за ними следили в надежде, что они отправятся на Кокос и таким образом укажут место, где спрятаны сокровища Бенито. Но, увы, оба вскоре умерли от беспробудного пьянства.

Видный борец за независимость государств Южной Америки Хосе де Сан-Мартин тоже внес посильную ношу в обогащение недр острова Кокос золотом.

Во время смуты в Лиме в начале 20-х гг. XIX в. глава правительства и вице-король Сан-Мартин решил, что золото казны и церкви будет находиться в большей безопасности, если его загрузить в трюмы кораблей английского купца и моряка Уильяма Томпсона.

Среди церковных сокровищ выделялась золотая статуя Девы Марии в человеческий рост, инкрустированная драгоценными камнями. Флотилию послали курсировать вдоль побережья Тихого океана, пока не восстановится политическая стабильность в стране. Но благоразумия Томпсона и его команды хватило ненадолго. Однажды ночью они отправили охрану Сан-Мартина кормить рыб, а сами направились напрямик на Кокос, где спрятали сокровища.

Буквально через несколько дней всю банду Томпсона удалось задержать. Их судили и приговорили к виселице, но Томпсону и его первому помощнику удалось-таки спасти свои жизни. Взамен они пообещали показать место, где спрятали золото. Однако едва только два казнокрада ступили на Кокос, как они сбежали и спрятались в джунглях. Обнаружить их не удалось.

С тех пор на поиски сокровищ на Кокос было снаряжено более 300 экспедиций. Трижды на острове сокровищ появлялся (в период с 1935 по 1940 г.) президент США Франклин Рузвельт, но, в отличие от искателей золота, он там ловил рыбу и наслаждался красивыми ландшафтами. В то время пока президент отдыхал, его охрана и помощники излазали в поисках сокровищ весь остров и, конечно же, ничего не нашли.

Самым серьезным и настойчивым кладоискателем считается немец, капитан Август Гисслер. Он прибыл на Кокос в 1889 г. и в течение 20 лет исследовал каждый клочок земли острова. Правительство Коста-Рики пожаловало ему за упорство право основать там колонию. Однако колония просуществовала 20 лет и распалась из-за слабой связи с материком. Но и Гисслер не нашел ничего более ценного, чем десяток старинных испанских монет.

Получается, что несметные сокровища острова Кокос никто не нашел» Или, может, никто не признался, что нашел их?

Код Дрейка

Сэр Френсис Дрейк, «пират на службе ее величества», был во многих отношениях личностью незаурядной. Он выделялся не только отвагой, дерзостью, энергией и военным талантом, но и вместе с тем был одним из наиболее блестящих первопроходцев XVI столетия. За свою сравнительно недолгую жизнь — адмирал скончался в возрасте 56 лет — Дрейк сумел сделать гораздо больше, чем мечтал. Его имя осталось навсегда запечатленным на географических картах и вошло в легенды. Многие из них связаны с таинственным «сокровищем Дрейка», по слухам, состоящим из не менее чем 40 тонн серебра...

Историческая справка

В свой знаменитый поход к тихоокеанскому побережью Южной Америки Дрейк отправился в 1577 г. во главе флотилии из пяти небольших кораблей. К заветной цели, однако, дошли только два корабля, а вскоре у Дрейка вообще осталась одна «Золотая лань». Но и с этими крохотными силами он сумел вызвать настоящий переполох в испанских колониях. Двигаясь на север вдоль тихоокеанского побережья, Дрейк нигде не встречал сопротивления: испанцы не ждали здесь нападений ни на суше, ни на море. «Золотая лань» высаживала десанты и грабила прибрежные города дочиста. Дрейку удалось захватить и несколько груженных драгоценными металлами галеонов. 1 марта 1579 г. пираты взяли на бордаж настоящую «плавающую сокровищницу»: испанский галеон, на борту которого оказалось 14 сундуков с серебряными монетами, 80 фунтов золота и 1300 серебряных слитков. Захваченный груз в сто раз превышал затраты на снаряжение экспедиции Дрейка.

Но как теперь достичь Британии? Испанские военные корабли уже искали пиратов вдоль всего побережья, Магелланов пролив был заперт. Дрейк был готов обогнуть Северную Америку, пройдя северо-западным проходом из Тихого океана в Атлантический, чего еще не делал ни один человек (это удалось только Р. Амундсену в 1903–1906 гг.). Пока же он повел «Золотую лань» вдоль тихоокеанского побережья Центральной, а затем Северной Америки, стремясь оторваться от преследователей.

В какой-то бухте, расположенной на широте 38°, «Золотая лань» встала на якорь. Дрейк намеревался привести в порядок

корабль и решить, что делать дальше. Бухту, где стояла «Золотая лань», он окрестил Новым Альбионом в надежде, что когда-нибудь эта земля станет владением Англии. Отсюда корабль Дрейка двинулся на север.

Идя вдоль Американского континента, Дрейк непрерывно картографировал побережье. Эта работа стала неоценимым вкладом в дело расширения географических знаний. Пределом продвижения «Золотой лани» стало устье реки Колумбия (ныне штат Орегон, США). Здесь вконец уставшая команда настоятельно потребовала от неугомонного капитана взять наконец курс к родным берегам; «Англия или смерть, Дрейк!» И Дрейк был вынужден повернуть «Золотую лань» на юг...

Англичане снова бросили якорь в Новом Альбионе и простояли здесь 36 дней, готовясь к дальнейшему и сложному плаванию через Тихий океан. На борту судна находилось огромное количество захваченной у испанцев добычи, но в море она скорее была обузой: золото нельзя есть, серебро нельзя пить, а перегруженный корабль вдобавок мог легко отправиться на дно. Поэтому было решено взять с собой только самое ценное, чтобы освободить трюмы для запасов питьевой воды и провианта. Наиболее ценным в глазах Дрейка были золото и драгоценные камни, наименее ценным — серебро. А на борту «Золотой лани» его было ни много ни мало — почти 40 тонн! Однако, когда корабль Дрейка вышел наконец в плавание, серебра в его трюмах уже не было.

Один из участников плавания «Золотой лани», Флетчер, пишет в своем дневнике, что во время 36-дневной якорной стоянки Дрейк закопал 40 тонн серебра на побережье Нового Альбиона, у 38-й параллели. Но что это за Новый Альбион и где именно спрятаны сокровища Дрейка? Несомненно, что знаменитый корсар преднамеренно не оставил никаких письменных свидетельств относительно местоположения Нового Альбиона и тайника с серебром...

Загадке «серебра Дрейка» посвящено огромное количество литературы. Сотни кладоискателей посвятили свою жизнь поискам сокровищ знаменитого корсара. Сегодня все согласны в том, что Новый Альбион — это современная бухта Сан-Франциско. Однако предполагаемая площадь поисков здесь составляет не менее 10 тыс кв. миль (а по другим подсчетам — до 40 тыс кв. миль). На то, чтобы просеять тонны земли на этой огромной территории, не хватит и человеческой жизни! Однако насколько верно утверждение о том, что сэр Френсис Дрейк не

оставил никаких записей, никаких намеков на возможное местонахождение клада? Этот вопрос задал себе американский исследователь Ричард Уилборн.

«Из опыта прошлого я знаю, что те, кто скрывали сокровища, почти всегда оставляли записи об этом, — позже говорил Уилборн. — Вся штука в том, чтобы понять, в каком виде оставлены эти записи или как расшифровать их содержание».

Первым делом Уилборн занялся исследованиями на местности. С аппаратами магниторазведки он и его команда прошли вдоль 38-й параллели на участке бухты Сан-Франциско, отклоняясь на 100 миль к северу и к югу. В пределах этого 200-мильного коридора им встретились только две аномалии: одна, довольно мощная — на острове Ангела, лежащем в середине залива Сан-Франциско, и вторая, очень слабая — в графстве Мерайн. Может быть, одна из этих аномалий и представляет собой искомый клад?

Эта гипотеза нуждалась в документальном подтверждении, хотя бы в намеке. Уилборн отправился в библиотеку Бэнкрофта при Калифорнийском университете в Беркли. Уже новыми глазами, с новым отношением он вновь и вновь просматривал старые книги и документы, над которыми в свое время корпели десятки исследователей. Особое внимание Уилборн уделил старым морским картам, которые были изготовлены по результатам плавания Дрейка. Их имелось несколько, но карта 1595 г. оказалась наиболее точной и удобочитаемой. Открытие было сделано лишь спустя шесть недель напряженной работы...

Интуиция подсказывала исследователю, что Дрейк не мог не оставить вообще никаких намеков на местоположение тайника с серебром. С другой стороны, он не мог оставить и прямых свидетельств: если бы «Золотая лань» попала в руки испанцев, такое свидетельство стало бы готовой накладной на получение драгоценного груза. Между тем Дрейк вовсе не собирался возвращать свою добычу испанцам. Из этого следует, что у корсара оставался один-единственный выход: зашифровать указания на местонахождение клада. Так родился «код Дрейка»...

«Хитроумный код Дрейка точно сообщает нам, где расположен Новый Альбион, — пишет Ричард Уилборн. — Он точно показывает, на какой глубине закопано серебро, сколько тонн серебра содержатся в тайнике и, наконец, где именно расположен этот тайник». Эта драгоценная информация находилась буквально перед глазами исследователей на протяжении всех 400 лет, истекших со времени плавания

«Золотой лани»!

Ключ к разгадке таился... в рисунках, сопровождавших навигационную карту. По углам большого листа были помещены четыре рисунка, изображавших четыре ландшафта исследованных Дрейком земель, — по всей видимости, они представляли собой панорамы, распахивающиеся перед наблюдателем, сидящим в «вороньем гнезде» на верхушке мачты. Верхняя левая картинка представляет собой Новый Альбион. На ней изображен остров рядом с остроконечным мысом, далеко вытянувшимся в море с берега какого-то залива. Уилборн определил это место как остров Бельведер, расположенный поблизости от мыса Тибурон в бухте Сан-Франциско. А острие мыса Тибурон на карте Дрейка служит... указательной стрелкой, направленной на бухту Айяла на острове Ангела. Здесь неизвестный художник поместил изображение корабля. Так вот где «Золотая лань» простояла на якоре в течение 36 дней!

Интересно, что в подтверждение своих выводов Уилборн отыскал пусть и несколько сомнительный, но удивительно совпадающий с его выводами документ. Еще в 1952 г. в Сан-Франциско появился некий английский моряк, занимавшийся поисками сокровищ знаменитого корсара. В его распоряжении имелась страница из личного дневника Дрейка. Между тем считается, что дневник Дрейка был конфискован королевой, когда корсар возвратился в Англию! Таинственная страница была куплена Калифорнийским Историческим обществом в том же 1952 г., но опубликован ее текст был только в 1988 г. В нем, в частности, говорилось: «В этот день, 25 августа 1579 года, я, чтобы облегчить бремя моего судна, приказал удалить из моей каюты серебряные слитки. Я захоронил их на поросшем редкими деревьями холме на полпути между морем и большим внутренним озером». По мнению Уилборна, «большое внутреннее озеро» — это одна из бухт залива Сан-Франциско, глубоко врезающаяся в сушу. «Море» — это открытое море, то есть Тихий океан. А на полпути между ними находится остров Ангела!

Любопытно, что верхняя часть рисунка на карте Дрейка, изображающего Новый Альбион, как бы резко отрезана. За пределами рисунка осталась вершина горы Ливермор — самого высокого пункта острова Ангела. Уилборн полагает, что это не случайно: именно на горе Ливермор захоронены 40 тонн серебра, захваченного Дрейком у испанцев. Серебряные слитки передавались из рук в руки вдоль цепочки людей, выстроившихся от побережья бухты Айяла, где стояла «Золотая лань», до вершины горы Ливермор, «поросшей редкими деревьями». После этого Дрейк навсегда покинул Калифорнию. Его мечтам о «Новом

Альбионе», английской колонии на тихоокеанском побережье Северной Америки, так и не суждено было сбыться. Серебро (его современная стоимость оценивается в девяносто миллионов долларов) навеки осталось лежать в земле».

Ричард Уилборн уверен, что сумел разгадать еще одну подсказку Дрейка: серебро зарыто на глубине 6 футов, или 72 дюйма. Об этом, по его мнению, свидетельствует цифра «72», изображенная на носу судна, стоящего в бухте Айяла. Чтобы ни у кого не возникало в этом сомнений, Дрейк дает еще одну подсказку: на рисунке изображены, шесть домов, стоящих на берегу. Долгое время считалось, что это — жилища команды Дрейка, построенные моряками во время 36-дневной стоянки в Новом Альбионе. Однако исследователь полагает, что Дрейку и его людям не было нужды так капитально обосновываться на острове во время такой короткой стоянки. Легче предположить, что шесть домов означают «шесть футов». Шесть английских футов составляют ровно 72 дюйма!

Выводы Уилборна могли бы подтвердить только поиски на вершине горы Ливермор. Однако пока это сопряжено с большими трудностями: остров Ангела имеет статус заповедника федерального значения и входит в состав Калифорнийского национального парка. Перспектива проведения масштабных земляных работ, неизбежных при поиске большого клада, не вызывает восторга у чиновников природоохранного ведомства: клада на острове может и не оказаться, зато ландшафт острова будет непоправимо изгажен. Кстати, известно, что в годы Первой и Второй мировых войн американские военные инженеры вели на острове земляные работы, и при этом никаких находок сделано не было. Даже случайных...

Сокровища французских королей на острове Оук?

Есть среди многочисленных рассеянных в мире «островов сокровищ» один, почти не известный во Франции, зато знаменитый в Америке. Любопытно, что остров этот, может быть, больше иных достойный своего романтического титула, исторически связан как раз с Францией. Мало того, что он целое столетие оставался французским владением, но самое интересное — не исключено, что именно здесь спрятано бесценное для французской истории сокровище— сокровище французской короны.

Эту гипотезу, какой бы дерзкой ни показалась она

большинству историков, горячо поддерживал человек, сам по себе оставивший в истории весьма заметный след — ныне покойный президент США Франклин Рузвельт, известный, в частности, тем, что никогда не увлекался легендами, мало похожими на правду.

Историческая справка

Франклин А. Рузвельт не просто на словах «поддержал» предположение о «сокровищах французской короны». Он пошел дальше: вместе с еще несколькими американскими предпринимателями — людьми расчетливыми и отнюдь не склонными к безумным авантюрам — вложил собственные деньги в финансирование одной из экспедиций, которая должна была проверить истинность гипотезы, а проще говоря, попытаться отыскать сокровище. Было это в 1909 г., когда Рузвельт еще не был президентом Соединенных Штатов, но если бы сокровище французской короны нашлось тогда в Канаде, слух об этом непременно бы, как говорится, просочился. Правда, кое-кто уверяет, что королевские ценности, собственно говоря, никогда и не числились в числе пропавших, так как после того, как ими завладел Наполеон, они неоднократно продавались и перепродавались, причем даты ряда сделок известны официально. Отчасти это верно, и сегодня парижане могут восхищаться «Регентом», выставленным в музее Аувра (в галерее Аполлона), но... Но остальные «камешки» из королевской казны — опять-таки, как говорится, до сих пор не дают ни малейших признаков жизни...

Как бы там ни было, присутствие исторических ценностей на маленьком канадском «острове сокровищ» можно было бы объяснить следующим образом. Когда Людовик XVI спешно бежал из Парижа, ему все-таки хватило ума бросить в дорожную карету сокровища короны. В Варенне королевская чета была задержана, но ценностей при ней не оказалось. Очевидно, сокровища казны и личные украшения Марии-Антуанетты удалось в суматохе ареста спрятать одной из служанок королевы, которая затем с ними бежала. Спустя несколько месяцев она — предположительно вместе с сокровищами — появляется в Луисбурге — бывшем французском королевском порту Новой Шотландии, бывшей французской Акадии. Появляется, чтобы тут же загадочно исчезнуть. Если предположить, что прямо из Луисбурга эта отважная дама, прятавшая под кринолином сокровища короны, направилась к югу, то, скорее всего, она спешила к самому надежному из тайников, которому могла доверить свой бесценный груз — к «колодцу сокровищ» острова Оук.

Дубовый остров — его английское название Oak Island— это один из 350 островов и островков, рассеянных в заливе Мейхоун. В длину он тянется на 1200, в ширину — на 400 м. Впервые он стал известен под именем «Остров № 28», зарегистрированного в геологическом отчете за 1785 год, затем назывался островом Глостера, но в конце концов закрепилось нынешнее название — остров Оук, потому что из всех 350 островов залива Мейхоун он — единственный, на котором растут дубы.

Благородные эти деревья не только подарили свое имя «острову сокровищ» в Новой Шотландии. Дуб играет исключительно важную роль во всей истории «Money Pit» — «денежного колодца», как называют главное сооружение неведомых строителей тайника. По всей 30-метровой глубине колодца (диаметр которого равен 12 футам или около 3,65 м) через каждые три метра расположены горизонтальные перегородки из дубовых бревен толщиной от 15 до 20 см. Анализ, проведенный канадскими экспертами-лесоведами, позволяет утверждать, что тайник был построен между 1700 и 1750 гг. Количество использованных бревен указывает на то, что прежде дубы росли на острове в изобилии, потому что сегодня их осталось здесь едва столько, чтобы оправдать название острова.

...Стояла весна 1795 г. Трое молодых парней из Честера — Дэниэл Мак-Джиннис, Джон Смит и Энтони Вогэн — охотились на острове на куропаток и случайно наткнулись на колодец. Они обратили внимание на округлую вмятину в земле, рядом с которой рос старый дуб. На ветке дуба висел старинный деревянный подъемный блок. Едва парни дотронулись до него, как он рассыпался в прах. Вокруг поляны во множестве торчали дубовые пни, по всей видимости, очень старые.

Троица молодых охотников хорошо помнила местное предание, согласно которому именно на этом острове пираты в давние времена прятали свои сокровища. И в ближайшие недели они приступили к раскопкам колодца, который пока еще не назывался «денежным». Раскопав вначале первую, а за ней и вторую из уже упоминавшихся перегородок (пространство между ними оказалось засыпано рыхлой землей), они, за неимением средств, вынуждены были прекратить работу — первопоселенцы Новой Шотландии были в основном людьми бедными.

Впрочем, новость о любопытной находке постепенно распространялась все шире, и в 1804 г. была основана первая компания по исследованию «колодца сокровищ» на острове Оук. Колодец разрыли до 30-метровой глубины, и тут в скважину внезапно хлынула морская вода. Рабочие, которые трудились на дне, едва успели спастись. Просушивав два года, компания

вынуждена была свернуть работы, ибо средства ее исчерпались, а до дна колодца, судя по всему, было еще далеко.

Именно в ходе этих первых серьезных раскопок были извлечены на свет те самые деревянные перегородки, о назначении которых пока приходилось только гадать.

Искателям пришлось также пробиваться сквозь слой смолы, слой древесного угля, слой стружек кокосовой пальмы, вызвавший особое удивление своим присутствием. Кроме того, был найден плоский камень, испещренный «неразборчивыми значками». Последний стал предметом еще одной, дополнительной, загадки. Куда девался этот камень впоследствии — неизвестно.

Затем «Money Pit» продали забвению до 1849 г., когда была организована новая компания по его исследованию. Снова работы велись в течение двух лет, а скважину удалось углубить до 36 м, после чего рабочим, точь-в-точь как в 1805 г., пришлось спешно выбираться наружу, спасаясь от потоков хлынувшей воды.

Во время раскопок 1849–1850 гг. установили, что «колодец сокровищ» напрямую сообщался с морем через один или даже два искусственных канала. Именно по ним вода проникала в колодец и затопляла его до уровня, соответствовавшего уровню воды в океане. Искатели пытались зондировать колодец и в результате открыли так называемую «камеру-сокровищницу», из которой были извлечены три звена золотой цепочки — неопровержимое вещественное доказательство того, что в тайнике действительно имеется драгоценный металл. Многие выдающиеся специалисты исследовали найденные фрагменты украшения, но установить точную дату изготовления последнего так и не смогли.

С 1857 по 1862 г. на штурм тайны острова Оук устремились новые многочисленные энтузиасты. Глубину скважины удалось увеличить до 37 м, а для борьбы с Атлантическим океаном, заливавшим рабочую площадку, установили оборудование, откачивающее воду. Одна из компаний, основанная в 1859 г., использовала до 30 лошадей (живых), с помощью которых приводились в действие насосы.

У другой компании, которая предпочла лошадиные силы в виде пара, лопнул паровой котел, в результате чего один рабочий погиб, а несколько других получили тяжелые ожоги. Казалось, чем глубже проникают люди вглубь колодца, тем ниже опускается его дно, а Атлантический океан явно давал понять, что воды в нем гораздо больше, чем могут откачать привезенные насосы.

В 1863–1865 гг. один финансовый синдикат придумал

вырыть вокруг Денежного колодца несколько дренажных скважин, на которых трудились 63 человека, 33 лошади, не считая паровых машин и насосов, но выкачать синдикату удалось только средства своих вкладчиков.

Затем, в 1866–1867 гг., на сцене появляется другая компания — «The Oak Island Eldorado Company». Чего стоило одно название фирмы, не скрывающее открытого намека на золотые россыпи! Искатели канадского Эльдорадо пошли дальше всех своих предшественников и соорудили запруду, перекрывшую Бухту Контрабандистов — еще одно многообещающее название! — в которой, как они предполагали, должны были располагаться галереи, соединявшие колодец с морем. Затем бухту осушили. Но, несмотря на огромную проделанную работу «колодец сокровищ» продолжал наполняться водой так же быстро, как пустела касса компании.

Между тем, отдельные попытки зондировать «Money Pit», предпринятые этой компанией, позволили достичь почти 50-метровой отметки, откуда на поверхность по-прежнему извлекали обломки дубовых досок, стружку кокосовой пальмы и древесный уголь... А тайна острова продолжала прятаться глубже, чем опускалась самая глубокая из скважин.

После целого ряда многочисленных, но бесплодных попыток наиболее заметный след в поисках загадочного сокровища оставила компания «Oak Island Treasure Company», действовавшая с 1893 по 1899 г. Главная идея инженеров компании заключалась в следующем: вместо того чтобы стараться вычерпать Атлантический океан, не лучше ли блокировать сообщение между ним и колодцем? Идея, на первый взгляд, простая до гениальности.

Компания была богата и могущественна, а потому вскоре на острове высадилась небольшая армия рабочих и пришвартовалось несколько кораблей с оборудованием. В колодце и вокруг него закипела работа. Бурили скважины, рыли землю и возводили насыпи, но «перекрыть воду» компании так и не удалось. Цель снова не была достигнута.

Все это наводило на мысль о существовании какой-то тайны. Ведь если те, кто, построил колодец, проделали такую гигантскую работу, уж, наверное, старались они не ради собственного удовольствия. Объяснение могло быть только одно: сооружение предназначалось для того, чтобы укрыть нечто невероятно ценное. И уж наверняка его создатели предусмотрели некий способ, с помощью которого могли забрать спрятанное. Что это за

способ, неизвестно, но, очевидно, он должен быть не менее хитроумным, чем система защиты, продолжавшая бросать вызов времени и современной технике.

Компания «Сокровище» углубилась в колодец до 52 м. Этот результат не был превзойден и в дальнейшем и до сих пор остается «рекордным» за всю историю этой, если позволительно так выразиться, «битвы». Зонды, достигшие максимальной глубины, натолкнулись на металлическую поверхность и извлекли на свет божий железные опилки.

Гораздо большую историческую ценность представляла другая добыча, полученная с помощью тех же зондов, — обрывок пергамента, на котором черными чернилами были начертаны некие значки, напоминающие буквы: то ли «*ui*», то ли «*vi*», то ли «*wi*». Фрагмент исследовали специалисты по палеографии из Бостона, которые заключили, что он выделан из овечьей кожи, а значки написаны тушью и гусиным пером

Наконец, в мае 1909 г. создается компания, одним из «партнеров» которой стал Франклин Д. Рузвельт. Компания носила самое романтическое название: «Компания по поиску затерянных кладов и старинного золота». Рузвельт был тогда адвокатом в Нью-Йорке и впервые услышал о сокровище острова Оук на другом острове — Кампобелло, что в заливе Фанди, там располагалась летняя вилла его матери. История вызвала в нем живой интерес, и он потратил немало времени на ее изучение, в результате чего пришел к убеждению, что наличие на острове сокровища можно считать реальным фактом.

Как мы уже упоминали в начале нашего рассказа, Рузвельт полагал, что речь идет о сокровищах французской короны, впрочем, не отвергая и более традиционной «пиратской» версии. Рузвельт и его компаньоны оценивали стоимость клада более чем в 10 млн долларов, а вложили в предприятие 250 тысяч долларов капитала, что означало сразу две вещи: во-первых, то, что у них имелись серьезные основания верить в существование клада, а во-вторых, то, что прибыль в 4000 % никогда не пугала американских капиталистов. По нынешнему курсу, следовательно, сокровище Дубового острова оценивается в пять миллиардов старых франков, но если принять во внимание покупательную способность доллара 1909 г., даже эта весьма недурная сумма должна быть увеличена по меньшей мере в несколько раз.

Увы, ни Рузвельту, ни его компаньонам не пришлось думать, во что обращать свои доллары, поскольку предприятие не только

не принесло дохода, но и съело вложенный капитал, хотя недра острова благодаря бурной деятельности компании были буквально изрыты вдоль и поперек. Для нас в этой истории интересно другое.

Предположим, что Франклин Д. Рузвельт все-таки получил бы свои 4000 % прибыли. Как сложилась бы его жизнь дальше? Вполне возможно, он отказался бы от карьеры юриста и предпочел бы, более не утруждаясь, просто тратить свою долю богатства. Тогда вся современная мировая история сложилась бы совершенно иначе, ведь хорошо известно, что Рузвельт в качестве президента США сыграл выдающуюся роль во Второй мировой войне.

После 1910 г. и вплоть до наших дней (может быть, и в эту самую минуту на загадочной поляне сокровищ кто-нибудь роет землю!) многочисленные «синдикаты» (так в США называли финансовые или преступные компании) неустанно штурмовали «Money Pit», привлекая к работе все более и более современную технику: нефтяные буры, электротурбинные насосы, особые силовые кабели, протянутые аж с самого континента. Один наиболее смелый проект предусматривал полную заморозку почвы, что должно было помешать бесконечному проникновению соленой воды в Денежный колодец. В результате деятельности этого и прочих предприятий остров оказался так изрыт, что нынешние исследователи далеко не уверены в том, что сам колодец остался в целости и сохранности.

Все, о чем мы до сих пор рассказали, отражает лишь наиболее крупные и серьезные из добросовестных попыток разгадать тайну острова Оук. Но как бы многочисленны они ни были, еще больше оказалось таких, в создании которых приняли участие всевозможные колдуны, маги, спириты, ясновидцы, лозоходцы и прочие шарлатаны. Что же до бесчисленных мошенников, которые всегда неизбежно слетаются вокруг предприятий подобною рода, то следует признать: они стали единственными, кому действительно удалось извлечь материальную выгоду из Денежного колодца. А акционерам многих и многих фиктивных компаний, основанных нечистоплотными финансистами, сыгравшими на заманчивом мираже «острова сокровищ», которые безвозвратно потеряли свои кровные доллары, оставалось утешаться лишь тем, что акционеров честных компаний, в сущности, постигла та же участь.

Так кто же все-таки закопал клад на острове Оук? И что означала надпись на утерянном камне? Для чего колодец через

каждые три метра перекрыли дубовыми перегородками? (Ряд экспертов полагает, что это было сделано для того, чтобы «камеру-сокровищницу» не раздавило весом земли, которой был засыпан колодец.) Откуда взялась кокосовая стружка, смола (для клейкости?) и древесный уголь? Кто задумал строительство Денежного колодца и кто его осуществил? На какую глубину уходит он под землю? Ни на один из этих вопросов до сих пор нет удовлетворительного ответа. Зато предположений более чем достаточно.

Самая «древняя» гипотеза связывает историю сокровища с викингами, которые, как предполагают, совершали морские набеги на богатые города античного Средиземноморья, а затем, проходя Геркулесовыми Столпами, были унесены мощными ветрами в Атлантику и так никогда и не смогли вернуться с добычей в Скандинавию. Действительно, многие американские, и не только американские, историки считают, что «North men» побывали в Новой Шотландии лет этак за 500 до рождения некоего моряка по имени Христофор.

Есть и другие гипотезы, в которых вспоминают знаменитых инков, майя, ацтеков и не менее знаменитых «конкистадоров» — завоевателей. Впрочем, немногие из археологов допускают мысль, что древние сокровища доколумбовой Америки, разграбленные испанцами, могли «подняться» так высоко на север, какими бы обстоятельствами это ни сопровождалось. Согласно другой, более оригинальной, версии богатства острова — не что иное, как сокровище собора Святого Эндрю из Шотландии. В монастыре, являвшем собой нечто вроде государственного учреждения, веками копились драгоценные предметы богослужения, золотые и серебряные монеты, украшения и драгоценные камни. В 1560 г. сокровище таинственно и бесследно исчезло, а потому отнюдь не исключено, что из Старой Шотландии оно могло быть переправлено в Новую.

Как мы уже видели, Франции принадлежит исторически почетное место в «деле острова Оук», «владелицей» которого она так долго была. Версия о сокровищах французской короны — хоть и самая захватывающая, но далеко не единственная из «французских» гипотез, толкующих о возможном происхождении богатств Денежного колодца. Быть может, на дне колодца высится груда ящиков или бочек, наполненных золотыми лионетами, которые Франция отправляла в Канаду для финансовой поддержки своей колониальной компании. Так или нет, но это вложение капитала, бесспорно, одно из самых неудачных в нашей истории.

В 1710 г. французы отказались от своей колонии в Новой Шотландии и предприняли «стратегическое отступление» на Королевский остров (ныне остров Бретонского Мыса). Отказ был закреплен Утрехтским актом от 1713 г., а с 1715 по 1745 г. французы выстроили на острове мощный форт под названием Луисбург, предназначенный для защиты оставшихся французских владений в Канаде. А вокруг свободного ото льдов форта они соорудили укрепления и бастионы — по тем временам чудо военной техники, от которого ныне остались лишь некоторые, хотя весьма впечатляющие следы, так как англичане, вторично захватившие город в 1760 г., практически сровняли его с землей. Называться он стал «американским Дюнкерком».

В период с 1713 по 1745 г. французская королевская казна отправила в Луисбург по меньшей мере 20 «золотых кораблей», на которых везли деньги, необходимые для ведения войны: жалованье солдат и офицеров, а также целой армии рабочих и предпринимателей, трудившихся над сооружением Луисбурга. По упорно ходившим слухам, один из этих кораблей был захвачен то ли собственным его экипажем, то ли пиратским судном — одним из тех, что разбойничали тогда вдоль американского побережья, а затем был отогнан к заливу Мейхоун, где злоумышленники (или пираты) и спрятали золото короля Франции на острове Оук.

Сокровище могло также оказаться золотом, захваченным на одном из кораблей большой флотилии герцога д'Анвильского, которого Франция послала в 1746 г. попытаться отбить Луисбург — после первой осады города, имевшей место в 1745 г. Эскадру разметало штормом. Погибло много кораблей. Другие укрылись в бухте Чебукто (ныне город Галифакс), а также в других бухтах и бухточках, которыми изобилует изрезанное южное побережье Новой Шотландии. Вполне возможно, что один из груженных золотом кораблей попал таким образом в залив Мейхоун, и офицеры, поняв, что не сумеют снова выйти в море, решили спрятать сокровища на каком-нибудь подходящем острове». Например, на том, которому предстояло стать Оуком.»

Впрочем, среди специалистов, историков и исследователей острова наибольшей популярностью пользуется все-таки «пиратская» версия. Ее единственное неудобство заключается в том, что в ней фигурирует слишком много имен — гораздо больше, чем было пиратов, известных в связи с Кокосовым, Черепашьим и другими знаменитыми американскими «островами сокровищ».

«Суперпиратом», якобы зарывшим свои сокровища на Дубовом острове и, может быть, действительно самым значительным из

всех, называют Генри Моргана, чьи пиратские подвиги приняли такой размах, что король Англии наградил его дворянским титулом — то ли от восхищения, то ли из зависти. В этом случае клад Денежного колодца — не что иное, как добыча операции «Панамский мешок», той самой, которую можно приводить в пример школьникам в качестве шедевра пиратской истории. Достоверно в этой авантюре лишь то, что панамские сокровища так никогда и не были найдены. Чтобы переправить через Панамский перешеек сказочные богатства, за долгое время награбленные в Перу для казны испанского короля, Моргану потребовалось сто семьдесят пять мулов.

Другой серьезный кандидат «от пиратов» — свирепый Эдвард Тич, более известный под кличкой Черная Борода. Черная Борода за два года захватил двадцать груженных золотом кораблей, ни один из которых также так никогда и не был найден. Тич погиб как настоящий пират — в рукопашной схватке с британским капитаном Робертом Мейнардом во время одной из самых кровавых за всю историю морского флота битв. Мейнард, получивший в этом бою не меньше двух дюжин ран, все-таки отрубил Тичу голову и водрузил ее на мачте бушприта своего шлюпа «Жемчужина». Уверяют, что по поводу награбленных сокровищ Черная Борода во всеуслышание заявлял: «Я закопал свое золото там, где найти его смогу или я сам, или сатана!»

Жители Новой Шотландии патриотично отдают предпочтение другому пирату — капитану Кидду, уроженцу Старой Шотландии, которой «новошотландцы» неизменно гордятся. «Кэптен Кидд», повешенный в Лондоне в 1701 г., до сих пор остается, быть может, единственным пиратом, часть сокровищ которого была официально найдена на острове Гардинер, в узком проходе, ведущем в гавань Лонг-Айленда, штат Нью-Йорк.

В расписке, выданной представителем колонии залива Массачусетс, «пиратское сокровище» оценивается в «семьдесят пять миллионов старых франков золотом, серебром и драгоценными камнями». Сегодня расписка хранится в сейфах крупного банка в Нью-Йорк-Сити — United States Trust Company. В тесно связанной истории финансов и пиратства это, несомненно, один из самых любопытных документов — он кажется насквозь пропитанным кровью.

Кидд вместе со своей развеселой бандой снимал пенки практически во всех морях земного шара, доходил до берегов Индии и Китая. Очевидно, награбленные им баснословные богатства в сотни раз превосходили то, что было найдено. Известно также,

что корабли Кидда бывали частыми гостями у побережья Новой Англии и Новой Шотландии, а залив Мейхоун, в частности, служил пиратам своеобразным местом randevu. Стружка кокосовой пальмы, в изобилии обнаруженная в колодце, была материалом, широко применявшимся на пиратских судах, и вполне логично предположить, что она попадала туда с островов Карибского моря и Мексиканского залива, т. е. в самой что ни на есть «пиратской» части земного шара.

Но какой бы из гипотез ни отдавать предпочтение, ясно одно: на поиск сокровищ Дубового острова было затрачено гораздо больше сил и средств, чем на поиск любых других сокровищ и кладов, в том числе упомянутых в этом рассказе. Как знать, быть может, непрерывный технический прогресс когда-нибудь позволит искателям добраться до дна колодца и одновременно до дна этой тайны? А может быть, система защиты сокровищницы и в самом деле сработана с такой дьявольской хитростью, что кладу суждено навеки остаться нетронутым? Не это ли имел в виду неудачливый пират Черная Борода, когда намекал на личные связи с сатаной?

Завещание Оливье Левассера

Пожалуй, нет такого острова в западной части Индийского океана, с которым не были бы связаны легенды о пиратских сокровищах. Мадагаскар, Сент-Мари, Маврикий, Реюньон, Сейшелы, Коморы, острова Родригес, Фаркуар, Альдабра и Амиранты — всюду что-нибудь напоминает о присутствии здесь в свое время пиратов. И немудрено — пиратство в западной части Индийского океана имеет давнюю историю.

Еще в 1508 г. пират по имени Мондрагон впервые захватил португальское торговое судно у побережья Мозамбика. В двадцатые годы XVIII в. в этом регионе действовали три знаменитейших пирата: Эдвард Инглэнд, Джон Тейлор и Оливье Левассер, больше известный под прозвищами Ля Бут (Обжора) и Ля Бюз (Сарыч).

Историческая справка

Карьера Левассера началась в 1715 г. Французское правительство поручило ему грабить — в пользу французской казны — испанские суда в Атлантике. Однако очень скоро Левассер вышел из подчинения морского министерства и на собственный страх и риск отправился искать счастье в Индийский океан и примкнул к действовавшим здесь пиратским шайкам.

13 апреля 1721 г. Джон Тейлор на корабле «Биктори» и Левассер на «Кассандре» встретили у берегов острова Реюньон португальское судно «Nossa Sehhora do Cabo», сильно поврежденное штормом. Большинство пушек португальцы сбросили за борт, пытаясь спасти терпящее бедствие судно, так что захватить его пиратам не составило труда.

К своему восторгу, они обнаружили, что корабль представлял собой настоящую плавающую сокровищницу! На его борту были золотые и серебряные слитки, сундуки с золотыми монетами, жемчуга, бочонки с алмазами, целые километры шелка...

Левассер и Тейлор по-братски поделили добычу. О ее неслыханных размерах свидетельствует хотя бы такой факт, что каждый из членов команды обоих пиратских кораблей получил по пять тысяч золотых гиней и по сорок два алмаза. Южноафриканский писатель Т. Балпин утверждает, что «награбленное Левассером было одной из самых больших добыч в истории пиратства».

В дальнейшем Левассер избрал своей базой остров Сент-Мари и время от времени выходил отсюда на поиски добычи. В начале 1730 г. во время очередного такого рейса корабль Левассера вступил в бой с французским военным судном «Медуза». После упорного сражения пиратское судно было захвачено, а предводителя пиратов в кандалах доставили на Реюньон. Суд был коротким, и 17 июля 1730 г. Левассера повесили. Согласно легенде, когда Левассеру уже накидывали на шею петлю, он вытащил из кармана листок бумаги, испещренный непонятными значками, и со словами: «Найдете мои сокровища, если сможете это прочесть!» — бросил его в толпу.

Поступок этот был вполне в характере Левассера, однако неизвестно, была ли это всего лишь издевка над будущими кладоискателями, или же он задал им подлинную головоломку. Неизвестно также, произошла ли эта история на самом деле, либо она является всего лишь красивой легендой: так, по мнению некоторых исследователей, Левассер был повешен не на городской площади, а на корабельной рее, так что толпы зевак вокруг попросту не могло быть. Однако другие исследователи оспаривают это мнение: на реях были повешены только рядовые члены команды, а сам Левассер был казнен на берегу.

С записки, брошенной Левассером в толпу перед казнью, были сделаны копии, которые со временем разошлись по всему свету во множестве экземпляров. Текст записки оказался зашифрован, и с тех пор немало исследователей ломали себе головы над этой таинственной криптограммой.

Но где все-таки спрятаны сокровища Оливье Левассера, стоимость которых сегодня оценивают в сто миллионов британских фунтов? По мнению одних, их следует искать на острове Сент-Мари, по мнению других — на Сейшельских островах. Многие считают, что Левассер закопал свои несметные сокровища на песчаном берегу в местечке Бель-Омбр, расположенном на главном острове Сейшельского архипелага Маэ. Одним из самых ревностных сторонников этой гипотезы в течение многих лет был англичанин Реджинальд Герберт Круз-Уилкинс.

Бывший английский офицер, комиссованный в 1941 г. по ранению, он несколько лет прожил в Кени, став профессиональным охотником, а в 1948 г. поехал на три недели отдыхать на Сейшелы. Здесь Круз-Уилкинс встретил норвежского китобоя, двадцать лет искавшего клад Левассера. В его распоряжении имелась копия той самой криптограммы, которая якобы таила в себе разгадку тайны пиратского сокровища. Круз-Уилкинс из любопытства снял копию с криптограммы, хранившейся у норвежца, а позднее случайно рассказал о ней местной жительнице Шарль Сави из Бель-Омбр. Каково же было его удивление, когда мадам Сави показала ему еще восемь документов, относящихся к этой теме, которые были собственноручно скопированы ею в архивах Маврикия!

Так Круз-Уилкинс узнал, что мадам Сави и ее супруг ищут сокровища Левассера уже с 1923 г. — по ночам, тайком, при свете фонаря и с помощью обычной лопаты. Им удалось обнаружить на прибрежных скалах какие-то странные знаки, явно сделанные рукой человека, — изображения собак, змей, черепах, лошадей и людей. Подобные знаки, как оказалось, были найдены и на скалах в некоторых других местах на острове Маэ. Супруги Сави не сомневались, что они были оставлены в свое время пиратами, и считали, что они содержат указание на место, где спрятаны сокровища. Однако в итоге лопаты увлеченной кладоискательством четы извлекли из земли не золото, а останки человека, зарытого прямо в прибрежном песке. Супруги Сави решили, что это пираты убрали ненужного свидетеля.

Документы, хранившиеся у Сави, включали карты, письма (одно на немецком, второе — на ломаном французском) и другие бумаги, на одной из которых были изображены четыре таинственных знака. Все говорило о том, что эти знаки как-то соотносятся с загадочными изображениями на скалах. Круз-Уилкинс, тщательно исследовав документы, решил вложить в

поиски сокровищ имевшиеся у него двести фунтов. А первые же предпринятые им расследования убедили его: эти сокровища принадлежат Оливье Левассеру, и искать их надо на побережье Бель-Омбр.

Круз-Уилкинс отправился в Найроби и организовал там синдикат по поиску клада Оливье Левассера. Нанятые рабочие приступили к раскопкам. Вскоре им удалось откопать грубо вырубленные в скале ступени лестницы — о которой, кстати, упоминалось в одном из документов, — ведущей, по всей видимости, из подземной пещеры к нагромождению скал, господствующих на подходе к песчаному берегу Бель-Омбр. На стенах лестницы тоже были высечены какие-то изображения, но вход в пещеру оказался завален: либо громада скал просто осела за прошедшие века, либо Левассер специально подстроил это, чтобы затруднить доступ к сокровищам.

Это открытие только подогрело энтузиазм Круз-Уилкинса. В последующие двадцать лет он вложил в поиски десять тысяч фунтов стерлингов собственных сбережений и двадцать четыре тысячи фунтов, собранные синдикатом. Его рабочим пришлось переместить семьсот тонн скального грунта. Побережье Бель-Омбр было изрыто траншеями и туннелями, проложенными ниже уровня моря, а вокруг них были возведены бетонные стены, чтобы защитить от волн оборудование для откачки воды.

Круз-Уилкинс не сомневался, что нашел пещеру, в которой были спрятаны сокровища. Но чтобы добраться до нее, была проделана огромная и опасная инженерная работа.

Прежде всего пришлось соорудить большую дамбу, чтобы место раскопок не заливало море. Левассер надежно защитил свой клад: сокровища охраняли скала и вода одновременно. Подобраться к пещере можно было только с севера — со всех других сторон это было крайне опасно, так как хитроумный пират расставил здесь множество ловушек. Однажды огромная скала начала сползать вниз и едва не раздавила кладоискателей. В результате поисков Круз-Уилкинс обнаружил ряд новых изображений на скалах, лезвие шпаги, палки, торчащие вертикально из пола пещеры, французскую монету начала XVIII в., кремневый пистолет, резные статуэтки, кувшин для вина XVII в.

Рядом на берегу кладоискатели обнаружили пушку, часть спускового устройства мушкета и английскую монету времен Карла I (1625–1649).

Круз-Уилкинс не сомневался, что сокровища, помещенные в

три сундука, каждый размером 3 х 7 футов, находятся где-то рядом — рукой подать, однако на этом все его находки и окончились. Средства у экспедиции кончились, а желающих вкладывать новые деньги в это предприятие больше не нашлось. Тем не менее отставной британский офицер стал живой достопримечательностью Сейшел, а около места его грандиозных раскопок открылся ресторан «Корсар».

Сегодня в Бель-Омбр до сих пор сохранились остатки бетонных стен, возведенных, чтобы вести работы ниже уровня моря.

Шарль де Ларонсьер, бывший хранитель Национальной библиотеки в Париже, в своей книге «Таинственный пират», посвященной Левассеру, излагает свою версию расшифровки текста записки, брошенной пиратом в толпу перед казнью, и загадочных знаков на сейшельских скалах. Он пишет: «Находка его сокровищ послужит в один прекрасный день эпилогом этой истории. За склонами скал, которые скрывают богатства, начались раскопки.» Стоит добавить, что с тех пор как были написаны эти строки, прошло шестьдесят лет. И пока что результата нет»

Тайна острова Сент-Мари

Остров Сент-Мари, расположенный у восточного побережья Мадагаскара, флибустьеры облюбовали еще в XVII столетии. В конце XVII — начале XVIII в. его посещали тысячи морских разбойников.

Именно это обстоятельство привлекало и продолжает привлекать на остров десятки кладоискателей. Здесь уже образовалось своеобразное братство, под стать пиратскому. На берегах многочисленных бухточек и заливов то тут, то там можно повстречать «бомжеватого» вида личностей, которые, перекидываясь друг с другом фразами на английском, французском, голландском, итальянском или шведском языках, с остервенением копают песок. Более зажиточные кладоискатели держатся солидней: нанимают рабочих, используют современные средства металлопоиска, их палатки напоминают не то полевой штаб, не то сельскую библиотеку: они буквально завалены картами, старинными книгами, микрофильмами, на которых пересняты редкие документы и статьи со штампами Библиотеки конгресса США и Британского музея...

Историческая справка

В XVII в. Индийский океан пересекли маршруты кораблей,

отправлявшихся из Европы в Индию. Нагрузившись сказочными богатствами этой далекой экзотической страны, они возвращались тем же маршрутом — в обход мыса Доброй Надежды. Неудивительно, что юго-западная часть Индийского океана вскоре приобрела огромную популярность у пиратов. Здесь имелось все, что было необходимо для морского разбоя: богатая добыча и масса удобных мест для базирования.

Одним из этих мест стал остров Сент-Мари. Известно, что во второй половине XVII столетия его буквально наводняли пираты. Морской разбой здесь был поставлен на такую широкую ногу, что на Сент-Мари даже приезжали коммерческие агенты из Европы и североамериканских колоний Великобритании. Они скупали награбленное пиратами добро, а также брали на хранение у них золото и драгоценные камни. Возглавляла этот бизнес компания «Филипп Врос». В 1691 г. она послала на Мадагаскар своего агента Адама Балдриджа.

Одним из самых громких среди имен здешних пиратов было имя «счастливчика» Генри Эвери. Он начал заниматься морским разбоем еще в свою бытность в Новом Свете. У берегов Перу Эвери поднял бунт на военном корабле «Карл II», овладел им и ушел в африканские воды. Там он разграбил португальский поселок на одном из островов Зеленого мыса, в Гвинейском заливе взял на abordаж три английских корабля, доверху нагруженных слоновой костью, серебром, золотом и драгоценными камнями. Окрыленный успехом, молодой пират направился на остров Сент-Мари. Сначала ветераны этой твердыни флибустьеров встретили неизвестного им выскочку в штывы. Однако вскоре его щедрость и отвага многим заткнули рот, и Эвери сделался главой мадагаскарских пиратов. Он плавал не только в Индийском океане, но и в Красном море и Персидском заливе, где нападал на богатые арабские и индийские суда.

Одна из таких операций помогла Эвери оставить свое имя в анналах истории. В начале 1690-х гг. он захватил корабль Великого Могола. На этом корабле из Мекки возвращались высшие сановники императорского двора, сопровождавшие дочь всемогущего правителя Индии. Эвери женился на ней, оставив себе в качестве приданого огромный корабль Великого Могола, а также найденные на нем полмиллиона фунтов. Но где эти сокровища? Известно, что в 1696 г. Эвери перебрался в Америку, а затем в Англию, где его в конце концов повесили. Но своих сокровищ с Мадагаскара он не увез: припрятал на случай, если придется бежать назад. С тех пор эти сокровища не дают покоя не

одному поколению кладоискателей.

Другой легендарный клад острова Сент-Мари связан с именем знаменного капитана Кидда. О нем рассказывают, что он был сказочно богат, хотя никто так и не может внятно объяснить, откуда взялось это богатство. Как раз в те годы, когда Эвери уже начинал подумывать о том, чтобы удалиться на покой, в Англии был образован синдикат, создатели которого решили погреть руки на обширных доходах флибустьеров острова Сент-Мари. Среди основателей этого синдиката были верхи английской аристократии — лорд Орфорд, первый лорд Адмиралтейства, лорд Белламонт — губернатор Нью-Йорка, лорд-канцлер Соммерс, государственный секретарь лорд Ромней, министр юстиции лорд Шрусбери и многие другие лидеры партии вигов. Понятно, что сами они не могли быть замешаны в темных делах, поэтому от их имени действовал капитан Кидд. Ему был выделен корабль «Эдвенчериз», команда отборных головорезов, и выдана королевская грамота, дававшая Кидду право пускать ко дну любое судно под флагом Франции, а также нападать на любой пиратский корабль. За каждого пойманного пирата Кидду было обещано лордами по пятьдесят, а за голову их главарей, Эвери и Тью, — по пятьсот фунтов.

Прибыв к берегам острова Сент-Мари, Кидд очень быстро убедился, что головы старых пиратов, покоящиеся на их крепких плечах, приносят ему куда больше дохода, чем то, что обещали за них лорды. Потеряв всякий интерес к делу, которое ему доверили создатели синдиката, и выведав многие секреты о богатствах, спрятанных в земле острова Сент-Мари, Кидд начал избегать сражений с пиратами в океане. Пристав к мадагаскарскому берегу, он подговорил одну из местных вождей напасть на форт, построенный Адамом Балдриджем, находившимся в это время в Америке, а сам направился на Лаккадивские острова. Разграбив их, Кидд возвратился на остров Сент-Мари. Здесь он отыскал и похитил клад, о котором ему рассказал старый пират Тью (Тью потом долго проклинал Кидда, обвиняя его в том, что тот лишил его всего), а затем организовал карательную экспедицию против исполнявшего его волю вождя, избавившись тем самым от ненужного свидетеля. Когда Адам Балдридж возвратился на Сент-Мари, все выглядело так, будто бы клад был похищен аборигенами..

Между тем хозяевам Кидда все больше не нравилось его поведение. Чтобы «реабилитировать» себя в глазах лордов, Кидд в первый и последний раз за свою каперскую карьеру напал на

судно «Кедахский торговец». Но добычи на нем оказалось всего на тридцать тысяч фунтов. Оставив пришедший в негодность «Эдвенчериз» и пересев на «Кедахского торговца», Кидд отправился на поиски новых жертв. Он надеялся на королевскую грамоту, но она уже не помогала: агенты Ост-Индской компании, которой пираты наносили огромный материальный урон, отказались снабжать его припасами и отправили в Лондон донесение о якобы огромной добыче, присвоенной Киддом.

Партия тори использовала дело Кидда для того, чтобы дискредитировать вигов, и лорды лишили пирата своей поддержки. Ради общественного спокойствия Кидд был принесен в жертву и приговорен к виселице. Существует предание, что, покидая Мадагаскар и зная, как его встретят лорды, Кидд не стал брать с собой мешки с награбленным золотом на сумму восемьсот тысяч фунтов. Он закопал их где-то на побережье острова Сент-Мари. По этому поводу в английском парламенте даже устраивалось целое расследование, инициированное депутатами от партии тори. Расследование это, впрочем, так и не дало никаких результатов. Как и многолетние поиски кладоискателей на острове Сент-Мари...

СОКРОВИЩА КОНКИСТАДОРОВ

Золото манильских галеонов

Историческая справка

Филиппины — архипелаг, расположенный в Южно-Китайском море между Тайванем на севере и Борнео на юге и состоящий из 7107 островов. Из этого великого множества островов населены всего две тысячи, и только пятьсот из них — площадью свыше одного квадратною километра. Девять крупнейших островов — Аусон, Минданао, Палаван, Панай, Миндоро, Самар, Негрос, Аейте и Себу — составляют 90 % территории государства.

Судя по всему, первые человекоподобные создания добрались до Филиппин в то же время, что и до Австралии и Новой Зеландии — около 40 тыс. лет назад. Древнейшие археологические находки — каменные инструменты — были обнаружены на Палаване, и их возраст — 30 тыс. лет.

Основу населения Филиппинского архипелага составляли негритосы, протомалайцы и малайцы. Считается, что негритос перебрались на архипелаг первыми, еще по суше, во время последней ледниковой периода. Дальнейшее переселение происходило по воде, на протяжении нескольких тысяч лет.

Впервые острова Филиппинского архипелага европейцы посетили в 1521 г. в ходе кругосветного плавания, возглавляемого Фернаном Магелланом. Магеллан высадился на острове Себу, объявив эти земли испанскими и дав им имя *Islas de San Lazaro* (острова Святою Лазаря). Он установил дружеские отношения с местными вождями и даже обратил некоторых из них в католицизм. Тем не менее всею через месяц после прибытия Магеллан был убит во время стычки с представителями местного населения, которых возглавлял вождь по имени Лапу-Лапу.

На протяжении следующих десятилетий к островам продолжали отправляться испанские экспедиции. В 1543 г. из Новой Испании (Мексики) отправилась экспедиция, возглавляемая Лопесом де Вильялобосом, который, достигнув один из островов архипелага, дал ему имя Острова Филиппа — в честь наследника испанского престола, принца Филиппа, в будущем императора Филиппа II. Позднее это название распространилось на весь архипелаг.

Серьезно Испания приступила к колонизации Филиппин в 1564 г., когда на острова прибыла еще одна экспедиция из Новой

Испаниц, возглавляемая Мигелем Лопесом де Легаспи. Очень скоро многочисленные мелкие семейные союзы, не знавшие до этого централизованной власти, оказались под управлением испанцев.

К 1571 г., после победы над мусульманским правителем области, Мигель Лопес де Легаспи перенес столицу из Моро, завоеванного год назад, в Манилу. Здесь испанцы получили превосходную гавань в Манильском заливе, огромные человеческие ресурсы, а также доступ к богатейшим рисовым полям Лусона. Манила стала центром гражданской, военной, религиозной и коммерческой деятельности на островах. Несмотря на противодействие португальцев, пытавшихся сохранить монополию на торговлю с Восточной Азией, испанцы обрели надежный форпост торговли с Ист-Индией.

К концу XVI в. испанские капитаны открыли и обозначили на картах Филиппинские, Марианские, Каролинские и Маркизские острова, остров Новая Гвинея, острова Санта-Крус и Соломоновы, Гавайи, острова Уэйк и Гуам, Иво-Сима, Новые Гебриды и остров Гуадалканал, острова Гилберта и Маршалловы, Галапагосские, Хуан-Фернандес, Флорес и Бикини, Торресов пролив и наконец Австралию.

В XVII в. могущество Испании стало угасать, но она все еще продолжала торговую и научно-исследовательскую деятельность в тихоокеанском регионе. Корабли испанцев появились у берегов Британской Колумбии и Дялки, Алеутских островов и вблизи Берингова пролива. Изучались побережья, флора и фауна и населявшие их племена. Колониальной деятельности Испании в Тихом океане не могли помешать отдельные экспедиции английских и голландских моряков, главной целью которых было нападать на испанские галеоны с богатыми грузами и докладывать своим монархам о действиях испанской короны.

Несмотря на такие пиратские набеги, Тихий океан оставался обширной акваторией, на которой доминировали испанцы.

Историческая справка

Почти все острова гористы, но горы невысоки и покрыты тропическим лесом. Тропики и океан — вот неперменные компоненты филиппинского пейзажа. Здесь встречается около 10 тысяч видов растений, причем 60 % из них растет только на этом архипелаге. Повсюду пальмовые рои, бананы, бамбук и море разнообразных, поражающих воображение своим великолепием цветов. И это неудивительно, ведь здесь температура не опускается ниже +26 и не поднимается выше +30 градусов, да еще мягкий влажный воздух, идущий с океана.

Такой благоприятный климат влияет не только на растения, но и на людей. Один из филиппинских писателей собрал все высказывания о своем народе и получилось следующее: «Мы дружелюбны, добродушны, лояльны, идеалистичны, сентиментальны, благодарны; мы не любим ответственности, не умеем полагаться на себя, не так трудолюбивы, как китайцы, сообразительнее, чем малайцы, инициативны, но не в такой мере, как японцы, религиозны, но в нашей религии нет индийского мистицизма, а в целом мы один из наиболее приспособляющихся народов Востока». В общем, всего в меру. Это взгляд изнутри, а иностранцу прежде всего бросается в глаза то, что это очень гармоничная нация. На фотографиях, оторванные от своего мира, они выглядят совсем иначе, но в окружении своей роскошной природы. — они очаровательны. Филиппинцы действительно очень дружелюбны, общительны, непосредственны; русских на этих островах практически не было, поэтому неизвестно, кто для кого большая экзотика — мы для них или они для нас.

Филиппины имеют свою историю. Первые археологические находки свидетельствуют о том, что человек существовал там уже 30 тысяч лет назад. Для европейцев этот архипелаг открыл Магеллан в 1521 г. Он назвал его островами Святого Лазаря, но позднее они были переименованы в Филиппины в честь наследного принца Филиппа, будущего короля Филиппа II. Испанцев поразило то, что местное население знало грамоту, ушло читать и писать. Писали они на листьях бананов, на коре пальм, но чаще на стволе бамбука.

Испанская эпоха на Тихом океане не преувеличение, она длилась целых 250 лет и ознаменовалась, помимо прочего, созданием первого в истории регулярного морского сообщения, соединившего берега величайшего океана, которое обеспечивалось знаменитыми «манильскими галеонами».

Этот большой архипелаг в Азии долгое время был переходящим по наследству владением испанской короны. Более трех столетий — до 1898 г. — он принадлежал Испании. Главный город Филиппин — Манила был портом приписки испанских галеонов, курсировавших через Тихий океан в Мексиканский порт Акапулько.

Первый рейс в Мексику был совершен в 1573 г., последний — в 1811-м Галеоны, водоизмещение которых иногда достигало двух тысяч тонн, проектировались в Испании, а строились на Кавитских верфях к юго-западу от Манилы из твердых тропических пород древесины, способной выдержать тяжелые условия перехода через океан.

Маршрут из Акапулько в Манилу, который проходил по курсу движения пассатов, занимал два месяца. Обратный путь из Манилы в Акапулько, однако, был дольше и опаснее. Для того чтобы совершить этот переход, необходимо было идти на север почти до широты Японии, чтобы поймать западные ветры, а затем повернуть в направлении Мексики и идти через океан с его штормами и тайфунами. Путь в оба конца был равен 18 тыс. морских миль. Почти два с половиной столетия галеоны курсировали в обоих направлениях с завидной регулярностью. И все это в эпоху парусников с примитивным навигационным оснащением и когда успех плавания зависел от пассатов и японского течения Куро시오, а также тайфунов, цинги, жары, болезни бери-бери и набегов пиратов.

Манильские галеоны обеспечивали регулярное сообщение не только с Азией и Латинской Америкой, но и с Европой, так как их движение было скоординировано с движением кораблей испанского флота в Атлантическом океане, курсировавших между Испанией и Центральной Америкой. Сотни кораблей, бороздивших воды трех океанов, создавали уникальную транспортную сеть, которая связывала три континента.

Испанский порт Манила стал одним из центров мировой торговли. Через него проходили грузы, идущие транзитом либо в Китай, либо через Китай из Японии, с островов Борнео и Ява, с Молуккских островов, из Индии, Цейлона, Сиам, Камбоджи и Малайзии. Галеоны приходили в Манилу, чтобы заполнить свои трюмы товарами, приводившими в восхищение европейцев: золотом, жемчугом, сапфирами из Сиам, слоновой костью, лаковой посудой, китайским шелком и фарфором, янтарем, сандаловым деревом, камфарой и нефритом, мускатным орехом, корицей, гвоздикой, перцем и карри.

Вместе с этими дорогостоящими грузами они увозили передовые идеи в области техники и культурной жизни, вкусы и традиции азиатского Востока. Именно благодаря испанской торговле у народов Европы возник огромный интерес к странам Азии и было создано несколько Ост-Индских торговых компаний.

Историческая справка

Старейшим городом на архипелаге является Себу, который находится на острове с одноименным названием, расположенном в центре Филиппин. В нем сохранилось мною памятников, главный из которых — старинный форт Сан-Педро, а также Крест Магеллана. Это огромный крест, по легенде установленный здесь самим мореплавателем, у основания которого есть надпись, сообщающая, что крест стоит здесь с незапамятных времен. Он

уже давно служит местом паломничества, и еще в прошлом веке над ним построили часовню. Верующие убеждены, что крест обладает магическими целебными свойствами.

По автостраде можно переехать на маленький островок Маюпан, где установлен памятник на месте гибели Магеллана. Кроме того, существует множество памятников вождю Лапу-Лапу, в бою с которым погиб Магеллан. Здесь налицо двойственное отношение к истории: завоеватель удостоен памятника за то, что принес христианскую веру, а Лапу-Лапу — зато, что убил завоевателя, поэтому его почитают теперь как первого героя, боровшегося за свободу родины. Вообще, филиппинцы очень ценят свою независимость, и памятников национальным героям здесь очень много.

На многочисленных базарчиках в населенных пунктах можно недорого купить разнообразные летние вещи, но главное здесь — это лавочки с ручными изделиями из дерева и ракушек. Маски, статуэтки, предметы утвари очень самобытны, передают неповторимость этой страны.

Острова известны также своими кокосами и табаком. Испанцы завезли сюда культуру табака еще в XVI в., а превосходными филиппинскими сигарами восхищались еще И. А. Готаров и Р. Киплинг. Ценятся они и сейчас.

Путешествия галеонов не обходились без их гибели. И ключи ко многим загадкам колониального прошлого Филиппин и причинам упадка морской державы хранятся на дне вблизи тихоокеанских островов. Ни один из галеонов не уцелел и не был еще поднят со дна для изучения и восстановления в первоначальном виде. По мнению сотрудников Национального музея страны, много галеонов нашли конец в коварных проливах центральных Филиппин и более 40 — на пути следования, у других островов. Из них, например, галеон «Пилар», пошедший ко дну близ берегов Филиппин в 1750 г. с двумя миллионами песо в звонкой монете. В 1802 г. погиб галеон «Ферролена» с грузом золота и серебра...

Недавние находки остатков манильских галеонов и их грузов, одного в бухте Кармен, что на севере филиппинского острова Таблас, другого у острова Бинтан в 60 милях от Сингапура, доказывают: то, что сейчас лежит под водой в этих местах, не утеряно для истории.

Первой поисково-исследовательской группой, приступившей к поиску мест гибели галеонов, стала компания «Тихоокеанские морские ресурсы». Началу работ в море предшествовала двухгодичная предварительная работа в архивах Севильи, Рима,

Гуама, Мехико, США и Манилы. Архивистами были просмотрены тысячи страниц донесений, отчетов, записок и воспоминаний, судебных деклараций и т. д. Старинные документы позволили обратить внимание поисковиков на гибель галеона «Нуэстра сеньора де ля Консепсьон», на то время самого большого испанского корабля с грузом на 4 млн песо или в десятки миллионов долларов на сегодняшний день.

Галеон «Нуэстра сеньора..» потерпел крушение 20 сентября 1638 г., направляясь из Манилы в Акапулько с грузом восточных шелков, фарфора, изделий из слоновой кости и драгоценностями, среди которых были блюдо и набор кувшинов из чистого золота, подаренные испанским королем японскому императору.

Трагедия произошла у южного берега острова Сайпан, второго по величине среди Марианских островов, через месяц после отплытия из Манилы. Поскольку благосостояние всей колонии часто зависело от успешного плавания корабля, снаряжаемого всего лишь раз в году, то соблазн перегрузить его был непреодолим. Взятничество и погрузка контрабандного груза существовали бок о бок с ужесточившимися правилами перевозок. Товары были искусно спрессованы и упакованы китайцами, а затем втиснуты на предназначенные места. Даже многотонные пушки убирались в трюмы, чтобы освободить больше места для товаров на палубах, делая тем самым корабль беззащитным при нападении.

Сотни кувшинов с пресной водой хранились как под палубой, так и дополнительно висели над головами моряков и пассажиров, плотно привязанные к такелажу, сделанному из манильской пеньки. Галеон «Нуэстра сеньора» не являлся исключением и был наполнен грузами до краев. Путешествие и гибель галеона стали известны из судебного дела между торговцами Манилы, включая коррумпированного губернатора Коркуэра, и представителями мексиканской таможни.

Из рассказов бывалых

Специальные государственные программы по развитию подводного плавания и охране окружающей среды обеспечили чрезвычайно развитую инфраструктуру дайвинга с большим количеством дайвинг-центров. Общая площадь только мелководных рифов (глубина до 18 м) составляет 39 тыс. кв. км, а обилие затонувших кораблей, большинство из которых относится к периоду Второй мировой войны, привлекает постоянное внимание дайверов со всего мира.

Филиппины также славятся своими площадками для гольфа, яхтенными стоянками и экзотическими петушиными боями.

Филиппины поражают своей красотой: зеленые острова, белоснежные пляжи, теплое прозрачное море; доброжелательность людей и экзотика во всем. Филиппины — это пока практически неизвестная нам страна, с которой стоит познакомиться.

В 1636 г. только что назначенный таможенный агент по имени Кироба с особой тщательностью проверял манильские галеоны с целью выяснить, перевозят ли торговцы Манилы какие-либо грузы помимо зарегистрированных. Недовольные торговцы, нарушавшие правила, оплатили тем, что отказались предоставлять декларации о перевозимых грузах. Документы подтверждают наличие на корабле тайного груза. По данным хроникера Казимира Диаса, жадность губернатора Коркуэра была безгранична. Среди 59 обвинений, выдвинутых против него во время официального расследования в 1644 г., было и такое, что губернатор обычно отправлял на галеонах, в том числе и на «Консепсьон», лично награбленное добро — изделия из золота и драгоценных камней, полученные в качестве взяток за особое покровительство и назначения на должности.

Коркуэра также обвинялся в назначении своего племянника Дона Хуана Франсиско капитаном корабля, чтобы он и присматривал за награбленным добром губернатора. По словам обвинителя, именно это привело к потере корабля, а через несколько дней команда корабля потеряла к капитану всякое уважение и перестала ему подчиняться. На галеоне поднялся мятеж, во время которого многие были убиты и ранены. Управление кораблем было заброшено в то время когда поднялся шторм. Поскольку паруса не были убраны, сильный ветер сломал мачты и вместе со спутанным такелажем выбросил за борт. Ветер и течение сбили корабль с курса и вынесли его на рифы Сайпана. Из 400 человек, находившихся на борту галеона, спаслось всего лишь несколько десятков. Некоторая часть груза была спасена и извлечена из прибрежных вод островитянами.

В 1684 г. поисковая экспедиция испанцев обнаружила и подняла 35 из 36 пушек и 7 якорей из 8. Оставшиеся грузы галеона разбросало по подножиям рифов или вынесло на большие глубины.

Поисковый корабль «Тенгар» подошел к Сайпану в марте 1987 г. и бросил якорь в ста метрах от его юго-западного берега.

В течение двух лет велись работы на месте гибели галеона, во время которых было обследовано все южное и юго-западное прибрежное дно острова Сайпан на глубине от одного до ста двадцати метров.

Первые три недели погружений принесли исследователям лишь керамические черепки и разбросанные в разных местах на большом расстоянии друг от друга скопления балластных камней, да и те в небольшом количестве. Около 350 лет тайфуны разрушали остатки затонувшего корабля, но аквалангисты, набравшись терпения, почти шестым чувством угадывали, где покоились перевозимые галеоном предметы. Угроза тайфунов препятствовала проведению работ с июля по декабрь, но уже в течение первых шести месяцев было обнаружено практически все, что осталось от галеона.

Команда исследователей была специально подобрана и состояла из 30 человек семи национальностей — китайцев, малайцев, сингапурцев, филиппинцев, австрийцев, англичан и американцев. За время поисков остатков галеона команда совершила более 10 тыс погружений — при этом без единой серьезной неудачи.

Петр Кличман:

Итак, я здесь. Не буду утомлять вас рассказом, как я сюда добирался, про длительный перелет и все такое. И про Манилу — город контрастов тоже писать не буду.

Я вам постараюсь передать те ощущения, которые у меня возникли во время погружений там, на Филиппинах. Хотя это будет достаточно сложно. Сложно, потому что дайвинг там нельзя сравнить, наверное, ни с каким другим местом. Но и смысла сравнивать нет, поскольку у разных мест есть свои прелести.

Городок или деревня Сабанг, где мы жили, находится рядом с портом Пуэрто-Галера, на берегу пролива Зеленого острова. Пролив соединяет Южно-Китайское море с местным морем Сибуйан. Здесь же, в проливе, мы и ныряли.

С поверхности на глубине видны такие же кораллы, что и на Красном море, но после погружения человек попадает в совершенно другой мир. В мир мокро, в джунгли беспозвоночных, губок и рыб.

Когда я в книгах читал, что существуют сотни тысяч видов разных морских животных, то себе их не смог представить и не воспринимал это всерьез. Но здесь-то их можно было увидеть собственными глазами, и они предстали предо мной в несметном количестве, как на картине, нарисованной сумасшедшим художником. Только одних морских лилий я насчитал около 20 разных окрасок. И все они вперемешку с кораллами, губками, морскими червями, мелкими горгонариями и огромным количеством всего остального, что не знаю, как называется. Можно было бы часами сидеть у небольшого камня и все это рассматривать. И, конечно, отдельно надо упомянуть моих любимцев —

голожаберных моллюсков, которых в течение дайва попало по 10–15 видов. Чтобы картина была полная, надо добавить атакующего триггера, который преследовал меня почти 100 метров, кусая за ласт, сильное течение в подводных каньонах, меняющее свое направление в обратную сторону на разных глубинах, морские змеи и спящие акулы в гротах.

После таких погружений можно вскрикнуть: «Да, жизнь удалась!» И начать грустить, что всему свой конец и что больше уже ничего нельзя увидеть. Но нам предстояла еще вторая половина поездки, и она обещала что-то совершенно другое. Show must go on.

Из Сабанга мы отправились на одном из лучших кораблей (таких на Филиппинах только три) в национальный заповедник Апориф, где мы должны были провести 3 дня. Первый день мы погружались на Апо-Айленд, который представляет собой маленький островок в середине моря. Нам обещали течения, глубины и крупную рыбу.

Раз, два, три — и я через спину падаю в утреннее море, заполненное длинными тенями от лучей восходящего солнца. Как в свободном падении, парю над бездной. Да, это другое море. Видимость 40 метров, стенка, уходящая на глубину 60 метров и дальше в синюю, почти бесконечную пропасть. Стенка выглядит печально, серо, уныло. Но везде вокруг манящая толща воды. В ней мы жадными глазами ищем тех, кто пришел на встречу с нами. Проходит 20 минут и — никого. Становится немного грустно.

Но вдруг сердце учащенно забилося. Хочется закричать, помахать, чтобы все ее увидели. Серую красавицу акулу, проплывающую в 10 метрах под нами. И вот еще одна. И стая крупных тунцов. И черепахи. И скат-орляк. И еще акула. Не зря мы сюда приехали.

С каждым новым погружением новые впечатления. И стенка уже не кажется такой грустной, и черепах все больше, и стаи барракуд кружатся над нашими головами.

Вечерний дайв на этой же стенке. Только ночью она другая, с длинными усами лангустов и сонными белоперыми акулами, которые, как ночные бабочки, приплывают на свет фонарей. Ночью все море другое, и здесь особенно.

Утро в этих местах наступает медленно. Пока мы спали, корабль переместился к другому островочку, где будем погружаться сегодня. Солнце встает из-за горизонта и начинает плавить стальное море. Наступило наше время. Нас ждут. И мы не заставим себя долго ждать.

При первом погружении море всегда кажется прохладным, хотя температура воды. — 29 градусов. Легкое течение уносит нас

вдоль стенки. Видимость хуже. Нет ни акул, ни черепах.

Даже тунцов нет. Мелкие рыбешки блестят в лучах солнца. И вдруг она появляется. Темная тень. Она приближается, и я почти забываю дышать. Грациозно, как существо из другого мира, над нами проплывает, возвращается, чтобы окончательно исчезнуть «Ее Величество Манта». Нашей радости нет предела. Под водой отчетливо слышен вопль: «Yes!!!» И дальше, как на параде, по 2–3 манти каждый дайв. Вечером довольные гиды спрашивают: «Ну что, насмотрелись мант?» «Да», — говорим. Но как на них можно насмотреться? Как сейчас вижу манти, появившуюся из глубины, в метре от меня, которая как истребитель, показав сложные упражнения с пируэтами, снова исчезает в глубине. Непередаваемые впечатления.

Последний день. Он всегда грустный, потому что последний. Никто не любит прощание. Последние погружения, когда пытаешься наверстать упущенное, хотя упущено не было ничего. Всегда себя обнадеживаешь, что еще вернешься сюда. Вернешься уже как старый знакомый, и тебя здесь будут ждать.

...Первые золотые находки стали попадаться ныряльщикам в начале второго сезона работ. Сперва был найден фрагмент золотого блюда ручной работы. На нем была изображена женщина в струящемся платье с вазой с цветами. В левой руке она держала букет роз. Маленькая собачка прыгала у ее ног. Цветочный орнамент украшал фрагмент по краям. Впоследствии было найдено большинство из осколков блюда. Согласно документам Севильского архива по делам Индии, галеон перевозил на своем борту блюдо из чистого золота и набор с кувшинами, считающиеся подарком короля Испании японскому императору.

Во время официального расследования гибели галеона испанские власти обвинили губернатора Манилы Коркуэра в незаконном присвоении этих предметов на Филиппинах и их возвращении в Испанию в качестве личного груза губернатора. Золотое блюдо с женщиной было важной находкой, но были и другие, которые впечатляли гораздо сильнее. Так, ныряльщик Энт Навин, сварщик с Борнео, нашел маленькую золотую туфельку, инкрустированную алмазами и бриллиантами. В туфельке могли храниться духи или другая парфюмерия.

Повезло и Майклу Флэкеру, инженеру и подводному оператору из Австралии, который поднял 32 золотые цепи, каждая из которых была по полтора метра длиной. Все цепи лежали вместе и были скручены золотой проволокой. Они были погребены под двумя метрами осадков под узким выступом так,

что его руки с трудом смогли до них дотянуться.

Аквалангистами были подняты более чем 1300 единиц золотых ювелирных изделий: цепи, кресты, четки, пряжки, филигранные пуговицы, кольца и броши с драгоценными камнями. Некоторые из менее ценных находок с галеона также были очень интересны. Например, 156 кувшинов для хранения пищевых продуктов, найденных на глубинах от 45 до 60 метров. Заполненные осадками, а некоторые и их содержимым, они весили более сорока килограммов каждый.

Реставраторы тщательно проанализировали содержимое кувшинов. В двух из них была застывшая восточная ароматическая смола, используемая как ладан-фимиам, другие хранили мелкие кости, до сих пор сохранившие следы ножа бакалейщика.

На кувшинах были выгравированы имена владельцев или испанские и китайские символы, указывающие на их содержимое: соль, уксус, селитра и вино. Но большинство кувшинов содержало питьевую воду, так как манильские галеоны на торговом пути не делали остановок по пять—восемь месяцев.

Александр Аристархов:

Ночная жизнь на Филиппинах бьет ключом. Это нескончаемый праздник жизни! Многочисленные кафе и рестораны, бары и бильярдные, дискотеки, стриптиз-шоу и гей-клубы с распростертыми объятиями готовы принять белокожих туристов с оттопыренными зеленой «капустой» карманами. О чем это я? Ах да, простите, увлекся, само вырвалось, я ж не о том хотел рассказать. Начну, пожалуй, сначала. Итак, ночная жизнь? Да, на Филиппинах она бьет ключом. Имеется в виду, конечно же, жизнь под водой.

Как только светило камнем падает в воду, а происходит это в районе шести вечера, густая тьма накрывает окрестности почти мгновенно. Но отважные дайверы не боятся темноты и морских чудовищ! Презрев страхи и опасности, забыв о земных радостях и удовольствиях, вооружившись мощными и не очень фонарями, мы падаем с лодок в теплую, как парное молоко, воду совсем недалеко от поселка и оказываемся в царстве фантастических тварей. Они, как кажется, только и ждут исчезновения дневного света, чтобы явиться миру во всей красе. Застигнутые врасплох нашими световыми «пушками», они очумело плятся остекленевшими глазами на незваных пришельцев, даже не пытаясь скрыться от назойливых человекорыб. Вот где раздолье для подводных фото- и видеоохотников! Пленка в фотокамерах улетает с пулеметной скоростью, яркие сполохи блицев озаряют прибрежное мелководье,

соперничая с береговой иллюминацией.

Особенно интересно нырять ночью не на коралловых рифах, где живность хорошо маскируется среди причудливого ландшафта, а на малопривлекательных днем песчаных равнинах. Здесь ее легко обнаружить издалека, а уж обилие форм и расцветок ночных существ просто потрясает. И где только они прячутся днем? Наши лучи выхватывают из чернильной тьмы то необыкновенных рыб, то причудливых брюхоногих моллюсков, то реактивных кальмаров и маскирующихся каракатиц, то распустившиеся вееры морских перьев, то прогуливающихся по ночным делам морских раков.

Мы получали огромное удовольствие от ночных спусков, не пропуская ни одного, и всегда с сожалением покидали водную стихию, переполненные впечатлениями и эмоциями. А на берегу нас ждали комфортные жилища, ужин, напитки, кафе и рестораны, бары, стриптиз-шоу... Тьфу, случайно сбился, простите! Ночная жизнь на Филиппинах бьет ключом!

Для обследования дна на глубинах, недоступных аквалангистам, «Тенгар» имел двухместный водолазный колокол. Также использовался робот с видеокамерой, управляемой с поискового корабля. А там, куда не могли спустить колокол, применяли обитаемый подводный аппарат, вмещавший двух пилотов и наблюдателя. Данные глубоководных исследований удостоверили, что обломки крушения сбросило с рифа до глубины 80 м.

Работа по консервации находок велась круглые сутки. После очистки каждый предмет был измерен, сфотографирован, зарисован на бумаге, а его образ был занесен на лазерный диск бытового компьютера. Все детали, включая точное местонахождение предмета, были включены в компьютеризированную базу данных для итогового отчета.

Многие предметы были повреждены тайфунами и обросли кораллами уже позже крушения галеона. Так, например, один кусок коралла в действительности содержал 564 отдельных изделия — стеклянные бусины китайского происхождения, керамические черепки, разукрашенные медные кнопки, остатки листового золота, две серебряные рукоятки от шпаг и бронзовые китайские весы, использовавшиеся, вероятно, для взвешивания драгоценных камней. Некоторые предметы были сугубо личными. Так, на поверхности маленького золотого гребня можно было разобрать надпись «год 1618», нанесенную золотыми точками. Также было видно и имя «Донья Каталина де Гусман». Дальнейшие поиски выявили, что она была вдовой и в 1634 г. жила в Маниле. Находилась ли она на борту затонувшего

корабля? Никто не знает. Чаще всего гребни делались не из золота, а из других материалов, в основном из слоновой кости или панциря черепахи. В 1767 г. на галеоне «Сан-Карлос» перевозился груз из 80 тыс. гребней.

Находки, нанесенные на археологические карты-планы, привели к следующим выводам: галеон несколько раз ударился о риф и, распоров днище, потерял балласт, а затем постепенно распадался на части и терял свое содержимое вдоль всего рифа, что отчетливо прослеживается на составленных планах. Кормовую надстройку корабля вынесло на мелководье, а центральный корпус с ахтердеком подхватило течением и отнесло на глубоководье, где они, заливаемые водой, опустились на дно. Потеря галеона «Нуэстра сеньора де ля Консепсьон» стала трагедией для Филиппин, а его судьба служит аллегорией человеческой жадности.

Гибель «Сан-Диего»

Почти 400 лет назад у берегов Филиппин в одном из морских сражений затонул испанский галеон. Недавно удалось обнаружить обломки судна и кое-что из его груза. Археологи-подводники даже не подозревали, что ценные предметы кухонной утвари времен династии Мин, множество глиняных кувшинов и треснутые шпангоуты выведут на след ужасной трагедии, унесшей в морскую пучину 350 жизней.

Обнаружить судно, затонувшее столетия назад, — такое дано не каждому исследователю. Подобная находка для археолога-подводника — истинная награда за многолетние поиски и труды. Это — как сундук с сокровищами, только роль последних выполняют новые познания в области экономики, техники и культуры времен давно минувших. Для Френка Годдио, подводного археолога со стажем, не первый раз имеющего дело с погибшими кораблями, галеон «Сан-Диего» — опыт совершенно особый. Его открытие «выдало на гора» не только пушки, кувшины, гвозди, в общем, не одну лишь мертвую материю. Одновременно оно пролило свет на события, послужившие ярчайшим примером человеческой ничтожности, примером, вполне достойным того, чтобы быть вписанным в энциклопедию глупости, если таковая имеется.

По свидетельству Френка Годдио, его знакомство с галеоном «Сан-Диего», исчезнувшим в филиппинских водах еще 14 декабря 1600 г., началось задолго до обнаружения судна — тогда, когда он начал рыться в архивах, скрупулезно изучая пожелтевшие фолианты со свидетельствами немногих уцелевших в этой

трагедии.

Поначалу история галеона не обещала ничего загадочного. До нас дошли точные сведения о дне и часе его гибели. Известны сегодня и количество экипажа, и число орудий, и тип груза — даже место катастрофы: в шести милях от небольшого острова Лусон. Так, во всяком случае, значится в объемистом протоколе, пылящемся вот уже почти 400 лет в испанских архивах и составленном свидетелем катастрофы, адмиралом Антонио де Моргой.

Френк Годдио свидетельствует.

«Чем глубже я уходил в детали, тем сильнее путался. Существовали ведь свидетельства и других выживших. А те придерживались своих версий, существенно расходившихся с показаниями де Морги. Взять хотя бы записки капитана нидерландского галеона «Маврикий», едва не затонувшего рядом с «Сан-Диего». Именно из них я узнал, что на «Сан-Диего» разыгралась подлинная драма, истоками которой послужили мелочность, некомпетентность и тщеславие, погубившие 350 человек».

Так что же случилось? Френк Годдио потратил много времени на сопоставление фактов и материалов, после чего сделал собственное, обоснованное заключение. Теперь и мы имеем возможность проследить за его выводами, пережив заново события, происшедшие четыре столетия назад.

Историческая справка

Шел к концу 1600 г. В далеком Риме был сожжен Джордано Бруно. В Нидерландах изобрели первую подозрную трубу. А в Маниле, столице Филиппин, контролируемой Мадридом с 1565 г., поднялся настоящий переполох: в прибрежных водах курсировал нидерландский капер. И это тогда, когда весь испанский флот выступил на подавление исламских мятежей на юге архипелага! Манила, где кроме 20 тыс. филиппинцев и 15 тыс. китайцев проживали всего 2 тыс. испанцев — женщины и дети в том числе, — была практически беззащитна перед возможной атакой голландцев.

А полностью загруженный 270-тонный галеон «Маврикий» под командованием капитана Оливье ван Ноорта и сопроводительный шлюп «Эндрахт» водоизмещением 50 тонн почти два года находились в пути. Два судна — всего лишь жалкий остаток могущественной боевой группы, которая вместе с четырьмя другими флотилиями из протестантских Нидерландов, обойдя едва ли не полмира, чтобы помешать Испании, своему старому противнику, в ее прибыльной дальневосточной торговле, прибыли к

берегам Филиппин.

Во время страшных штормов у берегов Южной Америки ван Ноорт потерял два больших корабля и 150 матросов. В его команде осталось чуть больше 90 человек. В Чили он смог загрузить в качестве провианта только птичьи яйца и засоленное мясо пингвинов, и, как следствие, на борту вскоре стала свирепствовать цинга.

И все же голландцы, практически неспособные сражаться, достигли Филиппин и пошли на хитрость, выдав себя за французов. Один из голландских «еретиков» даже оделся в костюм католического священника. Хитроумным чужакам удалось водить за нос испанцев почти 10 дней, что позволило морякам немного отдохнуть. Позже, однако, надувательство раскрылось, и ван Ноорту в самый последний момент едва удалось ускользнуть. Теперь провианта и питьевой воды на судне хватало, но силы были на исходе. Самое большее, на что могли бы решиться голландцы, — атаковать пару джонок с китайским фарфором, следующих в Манилу. Было самое время возвращаться домой.

Жителям Манилы до голландцев дела не было — лишь бы не трогали! Но кое-кто мыслил по-иному. Для председателя высшего совета Филиппин, влиятельнейшего лица всей колонии, столь неожиданно явившийся противник оказался весьма кстати. Уже два года Антонио де Морга состоял на службе у короля Филиппа. Удар по пиратам-протестантам окончательно открыл бы для него — и он на это очень надеялся — дорогу в Америку, о которой мечтал давным-давно.

Итак, де Морга приказал снарядить два торговых корабля: 300-тонный галеон «Сан-Диего» и маленькое судно «Сан-Бартоломе», переоснастив их в крейсера и объявив себя адмиралом флотилии. Из «Сан-Диего» он сделал флагманский корабль, снабдив 14 пушками, снятыми с крепостной стены Манилы, и загрузив трюмы судна 127 бочками пороха, большим запасом пушечных ядер и мушкетных пуль. На случай преследования он взял на борт достаточно провианта и питья.

Валерий Михайловский, руководитель «N-клуба»:

Как мы попали на Филиппины, в Пуэрто-Галера? Год назад, возвращаясь из поездки на остров Сипадан, в отеле на острове Борнео я встретил японца в футболке, на которой была изображена тропическая рыба с надписью Пуэрто-Галера. Позднее, вечером в баре я познакомился с ним и разговорился, и задал мучавший меня вопрос: «А разве в Испании есть коралловые рифы и тропические рыбы?», считая, что раз название испанское, значит,

это должно быть в Испании. Он рассказал мне, что это Филиппины, северная часть острова Миндоро, и что это рай для дайверов. Отзывы были настолько восторженные, что я решил — мы обязательно должны побывать там.

По приезде, изучив подводный гид по Юго-Восточной Азии и собрав информацию в Интернете, мы нашли Пуэрто-Галера, нашли неподалеку от него Апо-Риф (морской национальный заповедник), где было отмечено красными флажками очень много дайв-сайтов. Так и сформировалась программа, поездки. Далее на протяжении полугода были переписка, решение оргвопросов и само путешествие.

В общем, все удалось, все было отлично. Настолько отлично, что несколько человек озадачилось приобретением подводной фото- и видеоаппаратуры, а мы организовываем еще одну поездку в начале мая следующего года, и у же есть желающие повторить это путешествие. В этот раз мы проведем на берегу всюю три дня, чтобы еще раз увидеть это удивительное подводное макро, а потом перелетим на другой остров и на неделю уйдем в море, в морской парк Тубатаха, где нам обещали 100-процентную встречу с акулами-молотами, мантами, дельфинами и, может быть, с китами.

...Некоторая заминка произошла у адмирала с набором экипажа. В своей хронике «События на Филиппинах» он позже писал, что поначалу предприятие, «обещавшее много риска и мало выгоды, ни у кого не вызывало большого восхищения», но все «естественно» изменилось, «когда граждане увидели, что корабли стоят под командой доктора Антонио де Морги».

Новая роль де Морги совершенно не была ясна горожанам — юрист и специалист по управлению, он не обладал ни морскими, ни военными знаниями. Чтобы успокоить судовых офицеров, вице-адмиралом и комендантом «Сан-Бартоломе» был назначен опытный капитан Хуан де Алькега.

С де Алькегой вышло в море всего 100 солдат и матросов. А на борту 35-метрового «Сан-Диего» теснились более 450 человек: филиппинцев, африканских моряков, японских наемников, слуг и 150 испанских нотаблей, жаждущих снижать славу в этой сомнительной экспедиции.

С самого начала дул крепкий норд-ост, едва не срывая паруса. Уже на первых милях, в бухте Манилы, всем стало ясно, что судно безнадежно перегружено. Всем, кроме командующего. Матрос Бенито дель Уэрто, которому чудом удалось спастись вместе с другими 20 моряками, свидетельствовал: «Вода за бортом достигала портов орудий — корабль так оказался забит, что даже к пушкам подойти было нельзя».

Чтобы хоть как-то выровнять крен, почти весь экипаж собрался с наветренной стороны, но — тщетно. Судовладелец Луис де Бельвер сильно опасался за свой галеон и умолял хотя бы часть груза выбросить за борт. Но именно де Морга приказал «весь хлам убрать с палубы вниз, так что там, среди всей этой рухляди, не осталось даже места, чтобы при необходимости позаботиться о раненых или погасить случайную искру — чудо, что весь корабль не взлетел на воздух!»

14 декабря ван Ноорт заметил на горизонте чужие паруса. Он немедленно дал «Эндрахту» команду с дубликатами всех его многочисленных экспедиционных отчетов возвращаться на родину. На оставшемся «Маврикий» стали готовиться к бою.

Испанцы начали атаку сразу, но первый выстрел прозвучал с «Маврикия». Прямое попадание. Грот «Сан-Диего» разорвало в клочья, один из насосов — вдребезги. Де Морга в ярости приказал открыть ответный огонь, но шеф канониров рапортовал, что орудия зарядить невозможно. Тогда де Морга решился брать «Маврикий» на abordаж — к несчастью, забыв приказать убрать паруса. «Сан-Диего» на полном ходу врезался в противника, получив при этом пробоину ниже ватерлинии. У «Маврикия» в тот момент серьезных повреждений не оказалось.

Тем временем 30 испанцев уже спрыгнули на палубу «Маврикия» и с криками «*Amaina, perros* — сдавайтесь, псы!» принялись резать снасти и срывать с мачт паруса, готовясь поднять испанские флаги. Ван Ноорт и 58 человек экипажа забаррикадировались в трюмах. Перевес был явно не на их стороне, и голландец предложил начать переговоры о сдаче.

В этот момент подплыл «Сан-Бартоломе» — и сразу открыл огонь по «Маврикию», невзирая на то что голландский корабль был уже почти занят испанцами. Лишь в последний момент вице-адмирал де Алькега наконец понял, что же произошло. На «Сан-Бартоломе» он бросился в погоню за «Эндрахтом», остановив его через несколько часов.

А что же происходило на «Сан-Диего»? Да ничего! Адмирал молчал, будто бы его не существовало. Матрос Бенито дель Уэрто нашел своего командующего бледным и безразличным, лежащим на матрасе у якорной лебедки, на самом носу судна. Дель Уэрто махал перед его глазами захваченным вражеским флагом, заклиная де Моргу отдать наконец приказ на полный захват «Маврикия», ибо экипаж последнего фактически уже сдался. В ответ он услышал лишь лепет заикающегося командующего: «Делай, что можешь...» Ничего конкретного он так и не приказал. Все это никак не вяжется с героическими мемуарами самого де Морги, у которого едва ли не каждая страница полна описаниями

ожесточенных схваток, но нигде нет ни слова о томительном ожидании так и не поступившего распоряжения.

Из неразберихи на «Сан-Диего» голландец ван Ноорт извлек свою выгоду. Из орудий второй палубы он приказал снова открыть огонь, одновременно пойдя на чисто военную хитрость: его люди взорвали дымовые шашки, и из люков стал медленно выползать густой дым, разъедая глаза нападавшим.

Опасаясь, что и «Сан-Диего» будет охвачен пламенем с «Маврикия», де Морга отдал наконец свой первый приказ (после 6-часового молчания!), оказавшийся самым фатальным в его короткой карьере командующего. Вместо того чтобы эвакуировать команду с поврежденного «Сан-Диего» на «Маврикий», он отозвал своих с борта голландского судна и приказал рубить абордажные канаты.

В течение нескольких минут неспособный к маневру «Сан-Диего» затонул в Южно-Китайском море, унеся с собой в пучину 350 жизней. Полные отчаяния солдаты пытались расстегнуть тяжелые нагрудные панцири и латы, но не успевали этого сделать. Кое-кому все же удалось вплавь достигнуть суши. Между тем нидерландцы собрались на палубе и преспокойно открыли пальбу по потерпевшим кораблекрушение.

Марина Ялова:

Солнце, синее море, пальмы с кокосами и песчаный пляж, что еще нужно для счастья?! Не терпится поскорее собрать снаряжение и плюхнуться в воду! Именно так я и поступила!

И тут началось ТАКОЕ! Огромное количество морских звезд: молочного, синего, красного цвета. Еще больше морских лилий, потрясающих своим количеством на одном квадратном метре. Насчитать можно штук 20–30, и ни одна не похожа на другую. Цветовая гамма настолько широка, что выразить это словами просто невозможно. Если затаить дыхание и понаблюдать, то можно увидеть, как лилия двигает своими «лапками» и медленно ползет — завораживающее зрелище! Тут же здоровенный «нетопырь», который курировал территорию рэк, чуть не врезался в маску, может, он хотел показать, кто в море хозяин? Так же впечатлили стаи сомиков, которые будто специально позировали для фото и видео. Неплохое начало...

По-моему, со всей ответственностью можно заявить, что такое количество живности, как то: голожаберные моллюски, Christmas tree, морские змеи, необычные мурены и ежи, тридакны, креветки, рыбы, жабы, разнообразные ракушки и многое другое — можно увидеть только в Сабанге. А еще плюс комфортные условия: вода — 27–29 °, видимость правда, всюю метров 10–15.

Уже после нескольких дайвов мы с гидами понимали друг друга с полуслова, что особенно приятно. Выбор дайв-сайта происходил следующим образом: «А Вы, простите, морских коньков уже видели? НЕТ?! Ну тогда собирайтесь, пойдете нырять с гидом Сеноном, он как раз взял лупу — будет показывать!» и действительно, лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать! Микроскопичные размеры, (от 0,5 до 1 см) и страсть к маскировке от хищников не позволяют обычным взглядом распознать этих самых морских коней! Пожалуй, это одно из самых ярких моих впечатлений!

А какие там течения! За весь дайв всего пара взмахов ластами — истинный релакс! Есть течения и посерьезнее: нырнул на один дайв-сайт, а оказался через три от него, в Каньоне. Проносишься с бешеной скоростью и отмечаешь для себя: очень хорошо, что буй был предусмотрительно приобретен еще в Москве. Бороться с таким течением?! Нет уж, увольте, а вот держать загубник зубами и рукой придерживать маску — это да! Но в общем и целом дайв был неплохой и место, наверное (?!), тоже... Мне понравилось!

В самом Каньоне много стайной рыбы и почти спокойно. В здешних окрестностях, впрочем, много легких и спокойных дайвов без течений.

Даже самые искушенные дайверы с восторгом и «огоньком» в глазах делились впечатлениями после каждого дайва, так что решайте сами, можно ли остаться равнодушным после дайвинга в Сабанге?

А дальше как в рекламе: «Хорошо! Но может быть лучше!» И вот мы переселяемся на дайв-бот «Тристар», заботливая команда переносит наши вещи и снаряжение, и тут появляется он — весь в белом — капитан корабля, и он увезет нас нырять в национальный заповедник — Апо-риф.

Совершенно отличный от Сабанга дайвинг, если вообще можно проводить какие-то аналогии и сравнения. Такое впечатление, что мы не просто поныряли на Филиппинах, а поныряли в двух совершенно разных морях! Не так уж много стайной рыбы, вернее, не так уж много рыб, чтобы назвать это стаей, особенно когда есть с чем сравнивать, но зато видимость метров 50 и шикарные отвесные стеночки! Хотелось нырять глубоко, и чем дальше от самой стенки, тем лучше, просто парить в синеве на 30–40 метрах и ждать... Ждать появления акул, скатов, орляков, тунцов, бараккуд... И они осчастливили нас своим присутствием. На 10–15 метрах увидели черепаху, потом еще одну, в общем, было их штук семь, от мала до велика.

После ночного перехода перебрались на другой дайв-сайт и

целый день плавали и ныряли с мантами. Восторг в глазах и фраза: «Мы плавали аж с пятью мантами сразу! Прямо на поверхности, просто с маской и трубкой!» — греет душу уже холодными и зимними вечерами.

Удивительно! В эту поездку я не просто увидела то, чего давно хотелось, а гораздо больше! Так что никогда не бывает так хорошо, чтобы не могло быть еще лучше!

А ведь есть еще места на Филиппинах, где мы еще не ныряли...

...Де Морга оставил свое судно одним из первых (снова полное расхождение с его мемуарами) и поплыл на плоту, припятав на себе два захваченных неприятельских флага. Плот с горе-командующим толкал перед собой его секретарь, до самого острова Фортуна.

Предыстория захватывающая, но противоречивая. И вот теперь, 400 с лишним лет спустя, перед археологом Френком Годдио стояла задача: на основе изученных документов попытаться обнаружить обломки «Сан-Диего» и найти вещественные доказательства всему описанному. Де Морга указывал место кораблекрушения — в шести милях от побережья острова Фортуна. Но Годдио теперь имел достаточно оснований, чтобы не доверять запискам тщеславного командующего, адмирала по собственной милости. По другим источникам берег находился в досягаемости пушечного выстрела, поэтому Годдио сразу ограничил поиски сравнительно небольшим участком (4,6 x 2,8 км) у юго-восточного побережья острова.

Глубина воды там составляла 70 м, а морское дно было покрыто коралловыми пластами примерно на высоту остова «Сан-Диего». В такой ситуации помочь мог только магнитометр — ведь все металлические части «Сан-Диего» после стольких лет коррозии наверняка потяжелели на сотни килограммов. Итак, настроили детекторы, после чего исследовательский катамаран Френка Годдио, руководителя экспедиции, прошел контрольное поле метр за метром. На это ушло несколько недель. Результата никакого. Годдио даже стал склоняться к мысли, что де Морга мог написать правду.

Но однажды детектор все-таки среагировал, показав, что прямо под археологами находятся 250 кг железа. Для «Сан-Диего» это было конечно мало. И все же после долгого погружения один из аквалангистов всплыл на поверхность с радостной улыбкой — в 52 м под исследовательским судном действительно находятся обломки какой-то посуды, всего в полукилометре от берега.

В скудном свете подводного мира корпус затонувшего корабля едва ли отличался от коралловых пластов, но сотни

выпавших больших кувшинов образовали нечто вроде бруствера, вокруг которого сновали пестрые косяки рыб. То тут, то там под отложениями можно было угадать контуры якорей и пушечных лафетов.

Над местом находки поставили на якорь рабочую аварийно-спасательную платформу, рассчитанную на команду в 52 человека, среди которых были 18 аквалангистов. В первый же день исследователи натолкнулись на реликты редкой красоты: 1000 неповрежденных предметов из небесно-голубого китайского фарфора времен династии Мин — первоклассный экспортный товар, удивительно хорошо сохранившийся за столько лет пребывания в морской воде. Возможно, эти столовые приборы предназначались для бывших на борту испанских нотаблей.

Был найден и единственный в своем роде изящный сосуд для воды в форме баклажана, служивший, скорее всего, для увлажнения чернильного камня, который аквалангисты тоже подняли на поверхность. Что это? Чья-то собственность? Если — да, то владелец расстался с жизнью так же, как и японцы-легионеры, присутствие которых доказывали найденные 24 бронзовые рукояти от самурайских мечей. Не меньшее культурно-историческое значение имеют 570 огромных глиняных кувшинов, служивших для хранения запасов мяса, овощей, приправ, масел, вин и, естественно, воды. Кроме того, аквалангисты извлекли практически действующую астролябию и корабельный компас — во всем мире едва ли молено найти подобные и так же великолепно сохранившиеся.

«После того как был убран балласт судна — 150 тонн камней, — рассказывает Френк Годдио, — «Сан-Диего» поразил нас другой, не менее радостной неожиданностью: части его корпуса удивительно хорошо сохранились. Прежде всего киль, многочисленные шпангоуты, даже руль! В общем, материала предостаточно, чтобы составить довольно точное представление о судостроении того времени».

От многочисленных утопленников не осталось практически ничего. Были найдены только двенадцать фрагментов черепов и несколько частей скелетов. Похоже, несчастные находились на нижней палубе, когда судно провалилось в пучину, а при ударе о морское дно были расплющены пушками, разлетевшимися в стороны от мощного толчка — все обнаруженные останки лежали среди орудий.

При проверке останков археологи были удивлены: одна из жертв несомненно была женщиной. Переодетая в мужское платье авантюристка? Или провезенная контрабандой проститутка?

Пройдет еще немало времени, пока все находки будут

каталогизированы, отреставрированы и тщательно исследованы. Френк Годдио очень надеется, что все они расширят наши знания о прошлом, а может — и о самой драме, происшедшей у острова Фортунa.

Дальнейшая судьба тех, о ком шел рассказ, хорошо известна. В августе 1601 г., спустя полгода после филиппинской авантюры, Оливье ван Ноорт на своем «Маврикии» снова появился в гавани Роттердама — его земляки продолжали высылать свои флотилии в далекие восточноазиатские воды. Но только спустя 40 лет Нидерланды завладели довольно большой частью Индонезии, взяв под контроль торговлю специями, что впоследствии сделало эту страну одной из состоятельных наций мира.

Спасенный адмирал де Морга первым делом приказал арестовать Хуана де Алькегу, своего вице-адмирала, и капитана «Сан-Бартоломе» («только из-за его самовольного преследования «Эндрахта» и произошло несчастье»). И прежде чем иные сведения об этих событиях достигли берегов Испании, при мадридском дворе все зачитывались искусно выдуманными сочинениями де Морги. В июле 1603 г. «морской волк» получил-таки столь желанный пост в Мексике, в вице-королевстве Новая Испания.

Через 13 лет Антонио де Морга стал президентом королевского совета в Кито. Там он спокойно умер в 1636 г. в возрасте 77 лет. Незадолго до смерти ему еще раз пришлось столкнуться с правосудием, но по другому поводу: его оштрафовали на 2 тыс золотых дукатов за «совершенно открытые и неподобающие отношения со многими женщинами».

Трагедия «Флор де ла мар»

В эпоху Великих географических открытий, в то время как испанцы исследовали Новый Свет и достигли таких дальних краев в Тихом океане, как Филиппины, португальцы расширяли свое влияние на обширные территории мира, которые папа Александр VI разделил между двумя иберийскими королевствами в 1494 г. (Тордесильясский договор). Португальцы, вдохновленные рассказами Марко Поло о дворцах с золотыми крышами, а также доказательствами удивительных богатств Востока, начали исследовать океанские пути на восток, задолго до Колумба. В 1488 г. Бартоломеу Диаш обогнул мыс Доброй Надежды, а несколько лет спустя Васко да Гама достиг Индии.

В 1503-м, пятьсот лет назад, адмирал Афонсе д'Албукерки отправился из Лиссабона с флотом из двадцати двух судов. Его миссией было обеспечение Португалии доступа, к богатствам так

называемых Восточных Индий. В качестве флага Албукерки, потомок и наследник самых богатых и знатных родов Португалии, избрал судно водоизмещением 700 т. Знаменитый корабль стал его домом на следующие восемь лет, на протяжении которых он завоевывал и разорял страну за страной.

Начав с завоевания Мозамбика на юго-восточном побережье Африки, Албукерки и его флот систематически продвигались вдоль континента, покоряя и грабя каждое место, где бросали якорь. Затем их добычей стали поселения, расположенные вдоль берегов Красного моря. Они нанесли удары по Индии и прошли вдоль берегов Сиам и Бирмы, также павших под ударами португальских мечей. Завоеватели собрали потрясающее количество драгоценностей — золотые монеты, фарфор, золотые и серебряные предметы великолепной работы, ювелирные украшения, драгоценные камни, изделия из слоновой кости, специи, шелка и даже прекрасных девушек.

В 1509 г., когда Албукерки все еще находился в Красном море, он отправил один из кораблей, находившийся под командой Диогу Лопеша ди Секуэйры, в Малакку, чтобы разведать это знаменитый морской порт.

Историческая справка

Малакка была известна как торговый центр Востока, богатейший город мира. Это был Сингапур того времени; гавань была переполнена судами, пришедшими из таких дальних мест, как Япония, Китай, Аравия, Индия и Африка. В Малакке торговали всеми вообразимыми экзотическими и роскошными товарами — от слонов до фарфора династии Мин. Золото имелось в таком изобилии, что торговцы расплачивались монетами по весу, а не по счету. Один из португальцев, пришедших с Секуэйрой, Дуарте Барбоса, писал: «Многие малайские дворяне и купцы в Малакке настолько богаты, что владеют шестью тысячами фунтов золота и более, а драгоценных камней такое же множество, как капель дождя».

Когда Секуэйра и его буйные соратники прибыли в Малакку, их гостеприимно встретили султан Малакки и его вассалы.

Португальцам было позволено основать торговую факторию, и на первых порах все шло довольно хорошо. Однако в скором времени султану стало ясно, что визит португальцев — только прелюдия к дальнейшему вторжению в город. Он заточил пришельцев в тюрьму и захватил и уничтожил их судно. В феврале 1510 г. Руй де Арауйо, один из португальских офицеров, пришедших с Секуэйрой, сумел передать письмо,

предназначавшееся Албукерки. В письме он поведал о плохом к ним отношении. Он передал полное описание Малакки, подробно рассказав о ее великих богатствах и поторопив Албукерки с нападением.

Когда письмо Арауйо достигло адмирала, он только вернулся в Индию после разграбления Сиама и Бирмы. Узнав о том, как в Малакке обошлись с его людьми, он пришел в ярость и ускорил подготовку флота.

20 апреля 1511 г. он отправился в плавание с восемнадцатью судами, восемью сотнями соратников и двумястами малабарскими наемниками. Однако встречные ветры задержали его прибытие в Малакку до 1 июля. Послав на берег эмиссара для встречи с султаном, Албукерки потребовал немедленного освобождения своих соотечественников, возвращения их собственности, а также платы за потерянное судно.

Султан отказался выполнять какие-либо требования до тех пор, пока Албукерки первым не подпишет мирный договор. Португальский адмирал отказался выполнять это требование.

Несколько дней спустя Албукерки сжег несколько торговых кораблей, стоявших в гавани, и пригрозил спалить множество других судов, если его люди не будут отпущены. Он поклялся, что все португальцы немедленно покинут Малакку, как только Секуэйра и его люди будут освобождены. Султан поверил ему на слово и отослал португальских пленных к Албукерки — это был ход, имевший горькие последствия.

Перспектива португальской атаки казалась весьма сомнительной, поскольку Малакка имела население более ста тысяч человек; тридцать тысяч из них были способны носить оружие. В то же время у португальцев едва набралась бы тысяча бойцов.

Несмотря на такой значительный перевес и протесты большинства офицеров, Албукерки решил атаковать Малакку. 24 июля португальцы приступили к осаде юрода. Кровавая битва длилась двенадцать дней, и были убиты тысячи малайцев — их приканчивали даже после того, как они сдавались. Султан, его двор и большая часть населения скрылись в холмах, найдя укрытие на другой стороне полуострова Джохор. Видя стратегическую важность Малакки, Албукерки сделал ее португальским владением, в качестве коих она и просуществовала до 1641 г., когда была захвачена голландцами.

Д'Албукерки дал своим солдатам три дня на разграбление заброшенную города. Добыча, захваченная португальцами в Малакке, потрясает воображение: более шестидесяти тонн

золота, трофеи в виде зверей и птиц, золоченой мебели, трона султана, слитков и люнет из драгоценных металлов общей стоимостью 15 370 265 крон — и это только добыча, захваченная во дворце султана. Такое же количество золота было украдено из домов и складов богатых купцов. Португальцы заполнили более двухсот больших сундуков бриллиантами, рубинами, изумрудами, сапфирами и другими драгоценными камнями общей стоимостью в тридцать миллионов крон. Еще два с половиной миллиона крон было получено за покрывала для слонов и коней, вышитые золотом, серебром и украшенные драгоценными камнями и жемчугом. Среди трофеев также имелось две тысячи бронзовых пушек и тысяча железных пушек, которые не смогли защитить город. Сам Албукерки, по крайней мере так он заявлял, взял только некоторое количество позолоченной мебели из дворца султана и шесть бронзовых статуй, изображающих львов, которые были установлены в усыпальнице султанов. Он намеревался установить их на своей собственной могиле. Никогда завоеватель не получал таких потрясающих трофеев.

Интересно, что жадность d'Албукерки стала причиной первого в мире выпуска оловянных монет. Поскольку он непреклонно требовал, чтобы все золотые и серебряные сокровища отправлялись в Лиссабон, королю Португалии, у португальских колонистов в Малакке не осталось драгоценных металлов для чеканки монет и ведения торговли.

К концу декабря, довольный тем, как идут дела в новой колонии, Албукерке погрузил трофеи на четыре судна — «Тринидад», «Энхобрегас», безымянную китайскую джонку, и свой «Флор де ла мар», который и нес львиную долю сокровищ. Он пообещал остающимся, что вскорости придет подкрепления и припасы.

Вопреки увещаниям лоцманов, которые твердили, что уже слишком поздно для безопасного возвращения в Португалию, Албукерки и его четыре тяжело нагруженных судна отправились в плавание. Через два дня после того, как они покинули Малакку, его маленький флот попал в жестокий шторм, и «Энхобрегас» и китайская джонка пошли ко дну, не оставив ни одного выжившего. Несколько часов спустя «Флор де ла мар», с четырьмя сотнями душ на борту и с величайшими сокровищами, когда-либо находившимися на борту одного судна, напоролся на риф у северо-восточного окончания острова Суматра «Тринидад», проходивший невдалеке, бросил якорь с целью оказания помощи, но волны были настолько высоки, что все шлюпки были разбиты в щепу. Тогда Албукерки приказал соорудить плот и прыгнул на

него вместе с пятью другими судовыми офицерами, обещая остальным скоро вернуться и привести помощь с «Тринидад».

Однако вместо того чтобы вернуться на покалеченный корабль, Албукерки приказал капитану обрубить якорную цепь и направляться к Индии. Через несколько часов «Флор...» разломился и скрылся в пучине. Только три человека смогло выжить, доплыв до берега. По достижении Индии Албукерки написал королю: «Мы потеряли величайшее сокровище на земле, какое я когда-либо видел».

Как только шторм затих, суматранские ныряльщики и рыбаки собрались на месте кораблекрушения, подбирая все, что было возможно. Однако большая часть драгоценного груза затонула на глубине тридцати семи метров, где скрылся корпус судна, соскользнув с рифа. Шкипер «Флор де ла мар» был одним из тех, кто покинул тонущее судно вместе с Албукерки. И хотя он указал на карте место гибели корабля, лежащего в удаленной точке земного шара, затонувшие сокровища были забыты.

— В 1961 г. я обнаружил эту карту сокровищ, а также стал наткаться на постоянные упоминания о трагедии, — пишет уже известный нам подводный археолог Роберт Маркс. — Я буквально помешался на идее поисков затонувшего судна, лежащего в индонезийских водах. Год за годом тщетно обращался я к правительству Индонезии за разрешением на поиски и исследование «Флор де ла мар».

Этот знаменитый корабль снова попал в поле зрения в 1988 г., когда два псевдоохотника за сокровищами, итальянец Бруно де Винсентис и австралиец Пол Андел, заявили, что обнаружили его, используя сложное электронное сканирующее снаряжение со спутника, принадлежавшего США. Заявляя, что у них имеется соглашение с правительствами Малайзии и Индонезии, они принялись собирать значительные суммы с инвесторов во многих странах. Когда стало известно, что ни одно из государств не давало разрешения и сам факт находки подвергся сомнениям, эти два человека исчезли. Тем не менее их заявление о том, что сокровища «Флор...» оцениваются примерно в 80 млрд. долларов, взволновало весь мир, и примерно через несколько недель более шестидесяти поисковых компаний ломались в двери официальных лиц в Джакарте и Куала-Лумпуре.

В связи с тем, что корабль лежит в индонезийских водах, официально судно является собственностью Индонезии. Однако правительство Малайзии заявляет, что большая часть сокровищ принадлежит их стране, поскольку они были награблены в

Малакке,

В конце концов, правительство Индонезии согласилось вернуть Малайзии только те ценности, которые принадлежали султану Малакки (и эти права собственности должны были быть подтверждены документально).

Правительство Индонезии предоставило эксклюзивное разрешение на поиски П. Т. Джаятаме Истикаипте, представителю могущественной местной группировки Салим в Джакарте. После этого в Сингапуре была создана поисковая компания. Ее возглавил бизнесмен по имени Тжетти, у которого уже был опыт поиска судов на островах Риау. Он организовал команду, состоявшую из австралийских и американских коммерческих водолазов, работавших в нефтяной индустрии, и была начата экспедиция. У них имелось три судна и новейшее поисковое снаряжение, но, потратив год и восемь миллионов американских долларов, они так и не смогли найти корабль с сокровищами португальского адмирала

Их неудача неудивительна, поскольку у них имелась не слишком точная историческая информация и они искали на территории, располагавшейся более чем в тысяче миль от точки на карте, отмечающей место гибели судна.

В следующий раз в компании наняли археолога-консультанта. Мое предложение показать им именно тот риф, где произошла катастрофа, было встречено с некоторым скепсисом, но тем не менее было принято.

На второй день нашей экспедиции мы нашли корабль или, по крайней мере, риф, где корабль погиб. Разбросанные всюду камни балласта и множество различных артефактов подтверждали, что это был искомый риф. Однако выяснилось, что в дополнение к мародерам XVI в., место трагедии было ограблено современными подводниками. Риф был покрыт сотнями отверстий, проделанных взрывчаткой. Позднее я выяснил, что два американских водолаза, работавших на поисковую нефтяную фирму, подняли с рифа четыре богато орнаментированные бронзовые пушки, а также неизвестное количество золотых артефактов.

К счастью, они оставили кое-что для нас. Мы подняли несколько золотых фигур, дюжину оловянных монет, отчеканенных в Малакке, мечи и другое оружие, фарфоровые предметы династии Мин и ряд других артефактов.

Подробное обследование при помощи сонара и магнитометра показало, что основная часть затопленного судна лежит на территории размерами с пять футбольных полей, на глубине в

тридцать семь метров.

К сожалению, место кораблекрушения покрыто слоем бетонообразной грязи толщиной от пятнадцати до восемнадцати метров. Грязь настолько прочная, что ни один из традиционных методов раскопок затопленных судов не дал результатов. Ряд артефактов, таких как керамические и стеклянные бутылки, смола и деревянные останки корпуса судна, были подняты при удалении грязи ковшом. Однако ради сохранения сокровищ и других исторических ценностей раскопки были приостановлены до разработки более безопасного и эффективного метода исследования.

— Сегодня исследователи пока ведут переговоры с американской фирмой, заявившей о создании нового поискового устройства, которое может точно указать и определить объекты под любым слоем грязи или других наносных пород. Также были установлены контакты с рядом океанографических компаний с целью разработки более эффективного метода ведения раскопок. В ближайшее время раскопки должны открыть свету сокровища, подобных которому мир еще не видел, — завершает свой рассказ Р. Маркс.

Все золото «Непобедимой армады»

«Гонимый холодным северным ветром, галеас, идущий вдоль восточной оконечности Ирландии, отчаянно борется со стихией. Огромные волны разбили его руль, и теперь он рыскает и крутится в провалах между валами, дрейфуя в сторону скрывающихся во мраке скал по правому борту.

Впереди, не далее чем в тридцати милях, лежит западное побережье Шотландии. Еще немного — и «Хирона» будет в безопасности. Гребцы борются с ветром, непрестанно взмахивая веслами, тщетно пытаясь удержать корабль дальше от берега...

Однако ветер победил. Вопль впередсмотрящего заставил моряков немедленно отдать якорь, но слишком поздно: выступающий из моря клык подводной скалы пропорол борт «Хироны», и галеас прочно засел на скале. Корма разбита, правый борт разломан, содержимое трюмов вываливается наружу. Бешено крутящаяся вода поглотила пушки, ядра, оружие, личное имущество, сундуки с грузом и 1300 несчастных людей, изнемогших в борьбе со стихией...

Лишь пятерым удалось достичь берега живыми. Среди тех, кому не повезло, был молодой испанский дворянин. Возможно, в этот последний миг своей жизни он вспоминал о том, как

несколько недель назад его суженая надела ему на палец прекрасное золотое кольцо, сделанное специально по ее заказу. Мысль растаяла вместе с жизнью молодого человека. Его тело погрузилось в заросли бурых водорослей, покрывающих морское дно. Кольцо упало с руки и закатилось в расселину. По прошествии времени штормы, один за другим, нанесли песок и камни на место, где лежало кольцо. Сверху постепенно образовалась прочная корка из ракушек и фрагментов корабельного рангоута...

Четыре столетия спустя французский исследователь Робер Стенюц, копаясь в архивах, сумел буквально по кусочкам воссоздать историю гибели галеаса «Хирона». Вскоре он со своими компаньонами обнаружил и салью место крушения. На глубине тридцати футов, среди массивных валунов, на самом дне глубокой расселины подводные археологи нашли изящное золотое кольцо, лежавшее между одной золотой и несколькими серебряными монетами. Поднятое на борт поискового судна, кольцо — холодное, в капельках воды — переходило из рук в руки, мягко сияя под бледным ирландским солнцем. На этом произведении ювелирного искусства были вырезаны изображение ладони, протягивающей сердце, и слова: «Большого я дать тебе не могу»...

«Наконец-то я прикоснулся к этой истории, здесь, где она вершилась, после многих, многих часов, проведенных в поисках документов в библиотеках Англии, Испании, Франции, Бельгии, Нидерландов и Люксембурга», — позже писал Робер Стенюц.

22 июля 1588 г. огромный испанский флот, насчитывавший 130 вымпелов, вышел из порта Ла-Корунья на северном побережье Испании. В его составе находилось 65 боевых галеонов и вооруженных торговых судов, 25 транспортов, перевозивших лошадей, мулов и провиант, 32 вспомогательных корабля, четыре галеры и четыре галеаса, одним из которых был «Хирона». Галеасы похожи на галеры, но гораздо меньшего размера Эти корабли использовались в качестве маневренных, приводимых в движение веслами канонерских лодок.

Всего на борту кораблей, входивших в состав «Непобедимой армады», находилось 27 500 человек 1500 дворян, 8 тыс моряков, 16 тыс солдат, 2 тыс каторжников и галерных рабов. Возглавлял экспедицию дон Алонсо Перес де Гусман эль Буэно, герцог Медина-Сидония, выходец из очень знатного рода и, увы, более чем посредственный адмирал. Правда, в числе высших офицеров Армады находился дон Алонсо Мартинес де Лейва, один из храбрейших и способнейших испанских капитанов того времени.

Но бездарность и трусость герцога Медина-Сидонии заведомо обрекали эскадру на поражение.

Было условлено, что герцог Фарнезе, наместник Южных Нидерландов, будет ждать армаду в Дюнкирхене с готовой армией с тем, чтобы под прикрытием эскадры произвести высадку в устье Темзы. Однако этот план рухнул в самом начале. Войска Фарнезе, не получавшие жалованья, страдавшие от голода, болезней и лишений, тщетно ждали прибытия кораблей и были уже деморализованы. Армада появилась у берегов Фландрии, растрепанная штормами, и вместо того чтобы помочь сухопутной армии, сама нуждалась в помощи. Между тем английская эскадра, гораздо меньшая по численности, но лучше подготовленная, с спаянными, крепкими экипажами и умелыми командирами, спокойно поджидала неприятельский флот. В проливе Ла-Манш произошел ряд стычек, а затем поднялась буря, приведшая Армаду в полное расстройство. Герцог Сидония отдал приказ возвращаться в Испанию, держа курс, как записал один из офицеров, «вокруг Англии, Шотландии и Ирландии, через 750 лиг штормящего, почти неизвестного нам моря...»

Не более половины кораблей Армады вновь увидели Испанию. Осенние бури разметали испанские корабли, выбросили на берега Шотландии и Ирландии двадцать или тридцать судов. «Ла Рата» дона Мартинеса де Лейвы лишилась мачт и грозила вот-вот отправиться на дно.

После двух ужасных недель одиночного плавания в Северной Атлантике она пришла в бухту Блэксол-бей на западном побережье Ирландии. Здесь капитан Мартинес де Лейва высадил своих людей, выгрузил сокровища и сжег судно. По счастью, в бухту зашел другой корабль армады, «Герцогиня Анна», и де Лейва смог погрузить на него своих людей и грузы. «Герцогиня» вышла в море, но села на мель, и на этот раз уже целых два экипажа с грузами двух кораблей оказались на берегу...

Вскоре разведчики принесли сообщение о том, что несколько испанских кораблей стоят близ города Киллибегз, в одиннадцати милях от места высадки. Мартинес де Лейва поспешил туда вместе с командами и сокровищами потерпевших крушение «Раты» и «Герцогини». Он обнаружил три корабля: один поврежденный и два разрушенных. Среди моряков было много больных, люди голодали. Собрав из всех пяти экипажей наиболее сильных людей, де Лейва восстановил единственное способное держаться на плаву судно — галеас «Хирону». На его борт были погружены 1300 человек — экипажи пяти судов — и наиболее ценное имущество. Корабль был так перегружен, что де Лейва даже не рассчитывал достичь берегов Испании. Он намеревался

идти к берегам Шотландии, где король Яков VII, сын королевы-католички Марии Стюарт, без сомнения, предоставил бы убежище ее испанским единоверцам.

В ночь на 26 октября «Хирона» налетела на скалу и разбилась в куски»

Историческая справка

На протяжении нескольких лет Робер Стенюи занимался поисками погибшего галеаса. Документы содержали точную информацию о том, как она затонула, но не о том, где это произошло. Упоминания о «Хироне» в документах того времени были многократными, но порой противоречивыми. Через десять дней после того как галеас погиб, лорду-депутату в Дублинский замок пришло известие о том, что «упомянутая галера, отплывшая из упомянутой гавани (Киллибегз) с таким количеством испанцев, какое она только могла нести, и шедшая вдоль берега к шотландским Оркнейским островам, разбилась, налетев на скалу Банбойе; корабль и люди погибли, спаслись только пятеро, едва добравшиеся до берега... Эта скала Банбойе находится недалеко от дома Сорли Боя».

Упомянутый «Сорли Бой» — это Сорли Бой Макдоннелл, местный лорд, непримиримый враг англичан. Его «домом» был замок Данлюс, чьи молчаливые, изъеденные непогодой стены все еще виднеются на верхушке крутых скал около Портбаллантрэ. «Банбойе» — устье реки Буа, или Баш, лежит в двух милях к востоку от него...

В декабре 1588 г. лорд-депутат информировал Лондон, что слышал о «трех слитках латуни, лежащих в пределах видимости между скалами у Банбойе», и что лучший капитан Армады, дон Мартинес де Лейва, утонул. В августе следующего года он доложил, что со дна моря подняты пушки «Хироны». В письме, содержащем эту информацию, также говорилось: «Сообщают, что там находится большое количество золото и серебра™ те монеты, которые были под водой, по моему предположению, все еще там». Позднее английский губернатор Джон Чичестер писал: «Джеймс Макдоннелл поднял три сундука с сокровищами, которые были доставлены в замок Данлюс». И далее: «Макдоннеллы... установили три орудия, снятые с одного из испанских кораблей» Я потребовал упомянутые пушки» но они категорически отказались вернуть их».

Робер Стенюи резонно предположил, что Сорли Бой и сын не смогли достать все сокровища «Хироны», и потому решил отправиться в Ирландию. Он рассуждал следующим образом:

именно люди Сорли Боя обнаружили место кораблекрушения. Стали бы они рассказывать англичанам, где оно произошло, если бы намеревались забрать с корабля пушки и золото? Нет! Они не рассказали бы об этом ни англичанам, ни кому бы то ни было еще. Стенюи был уверен, что Банбойе было названо только для отвода глаз. В пользу этого обстоятельства говорило и то, что все предыдущие экспедиции, отправлявшиеся на поиски сокровищ «Хироны», заканчивались ничем

«Я изучил карты Ирландии XVI в, — писал Стенюи. — Только два места этого участка побережья названы на них: Данлюс и река Буа. Таким образом, только эти названия английские шпионы могли использовать в своих донесениях. Искатели сокровищ послушно ныряли в каждом из указанных мест. Между тем на подробной карте Северной Ирландии, изданной военно-геодезическим управлением, в районе к северо-востоку от Портбаллантрэ значились «Испанская скала», «Испанская пещера», «Испанский порт» («Порт-на-Спанья»). Эти названия не появляются на более старых картах. Почему же мы нашли их на этой, современной? Потому, что, когда она была составлена, больше не было причины скрывать сведения о крушении «Хироны». И, таким образом, эти старые названия, сохранившиеся в памяти десяти поколений рыбаков, были сообщены топографам, которые расспрашивали о том, как называются каждый пункт и пещера».

В июне Стенюи уже стоял на берегу моря в «Испанском порту» — Порт-на-Спанья, представляющем собой амфитеатр бушующей воды, ограниченный полукругом черных вертикальных утесов высотой более 100 метров. 27 июня волнение успокоилось настолько, что поисковики смогли выйти в море на надувной лодке с подвесным мотором. «Мы встали на якорь в Порт-на-Спанья, и я скользнул за борт, чтобы осмотреться, — вспоминал Робер Стенюи. — Ничего. Я направился к Лакада-пойнт, осматривая дно сквозь колышущиеся водоросли, поднимающиеся повсюду, покрывающие скалы и выглядывающие из расщелин. Опять ничего. Я нашел скрытый под водой риф Аакада-пойнт и поплыл вдоль нею к северу. Внезапно открылся ровный участок, нечто вроде эспланады, простирающейся перед огромной каменной глыбой. Мое внимание привлек какой-то белый предмет, лежащий почти в центре площадки. Я устремился к нему, схватил и поднял... Свинец! Трехфунтовая свинцовая болванка. Мое сердце учащенно забилося, когда я вспомнил слова из одного документа, который изучал в Британском музее. В нем говорилось о «человеке по имени Бойль», который обнаружил еще одно место гибели корабля из

Армады в Арнегале в конце XVIII в. Среди его находок был «кусок свинца длиною в ярд, треугольный... утолщенный посередине и более тонкий по концам». Точное описание моей болванки! Я перевернул ее и увидел пять иерусалимских крестов, выбитых на поверхности слитка. Я обнаружил место кораблекрушения! Меня наполнило чувство радости... «Хирона» скрывалась здесь. Наверняка тут было нечто большее, чем свинцовая болванка».

Интуиция не подвела ныряльщика: там, где морское дно плавно уходило в глубину, он обнаружил сперва одну, а чуть дальше — вторую бронзовую пушку-фальконет. Все дно вокруг было усыпано пушечными ядрами..

Начался период штормов. Тем не менее Стенюи и его компаньон Марк Жасински продолжали нырять. Сначала им попался серебряный пиастр, а затем — якорь «Хироны» и еще несколько восьмидесятиалых монет. «Тогда, впервые за все годы охоты за сокровищами, я увидел мерцание золота на морском дне. После пятнадцати лет бесплодных усилий и повторяющихся неудач в моих руках наконец-то был чистый, светлый металл: сначала маленькое кольцо, затем часть изящной цепочки.», — писал Стенюи.

Но что делать теперь? Их было только двое, без команды, без оборудования, без средств... Стенюи и Жасински решили вернуться на место гибели «Хироны» в следующем году, более основательно подготовившись к работе, с двумя французскими профессиональными водолазами — Морисом Видалем и Луи Горсом «С самого начала удача сопутствовала нам Мы нашли золотые монеты с арагонской короной, отчеканенные в Севилье, золотые пуговицы, серебряные вилки и множество серебряных и медных монет. Однажды утром, меньше чем за час, я наполнил банки из-под варенья и горчицы и коробку от аптечки золотыми и серебряными монетами». Находки следовали одна за другой. Луи Горе поднял со дна моря рыцарский Мальтийский крест, возможно, принадлежавший дону Фабрисо Спиноле, капитану «Хироны». Робер Стенюи нашел золотую саламандру, украшенную рубинами.

«Каждый вечер, обозревая собранные за день трофеи, я дивился чрезвычайным усилиям и находкам моих коллег, — пишет Стенюи. — Например, ловкости Франсиса: он залез в дыру, из которой торчали только ступни его ног, а когда выбрался оттуда, в его мешке лежали два сабельных эфеса и три звена золотой цепи». В числе находок, сделанных подводными археологами, были золотые и серебряные монеты Испании, Неаполя, Португалии и Нидерландов, золотые медальоны с

изображениями святых, серебряное распятие, золотые броши, украшенные жемчугом...

Много позже Робер Стенюю вспоминал: «Мы гордились 2800 часами работы под водой. Мы пахали около пяти месяцев; потревоженная территория стала неузнаваемой. Дно было в глубоких ранах — следах наших раскопок. То, что прянет море, оно прянет хорошо. Но мы изучили один за другим его трюки и отобрали у него сокровища и те скромные предметы, которые оно охраняло почти четыре столетия».

Но многое так и осталось не поднятым...

Сорок миллиардов на дне залива Виго

...Сгущалась ночь. Новость достигла дворца, когда в его покоях уже зажигали свечи, и полетела из зала в залу. Вскоре гости, собравшиеся здесь на шумный праздник, уже передавали ее друг другу «на ушко»: предусмотрительно поднятый веер и склоненная к нему треуголка выделяли из толпы посвященных.

«Вы слышали, монсеньор? Говорят, что» Мне только что сообщили по секрету. Это невероятнее, чем увидеть наяву вечный двигатель, фантастичнее, чем открытие философского камня! Сказочное сокровище! Ожившее Эльдorado. И где? Здесь, рядом с нами, только руку протянуть. Да-да, три тысячи четыреста тонн золота! Увы, оно глубоко под водой...»

При этих словах каждый — одни с радостью, другие с грустью — невольно сравнивал в уме услышанную цифру с размером собственного состояния, каждый в мечтах видел себя могущественным обладателем несметного сокровища, и каждый прикидывал, а как бы попытаться сокровищем завладеть... Тем временем груды золота, надежно запертые в металлических сундуках и кожаных мешках с печатями и гербами их католических величеств Фердинанда, Изабеллы и их преемников, спали вековым сном на дне залива Виго в ожидании дня, когда чья-нибудь смелая рука вырвет их из мертвой тишины.

...Стоял вечер 24 октября 1702 г. Английская пушка палила весь день, закрыв проход 23 французским кораблям Адмирал Мануэль де Веласко стоял на капитанском мостике флагманского галеона «Иисус-Мария-Иосиф» и следил в подзорную трубу за быстрым приближением англо-голландской эскадры. До них оставалось не более двух миль, и расстояние это быстро сокращалось. Испанскому адмиралу предстояло сделать трудный выбор: либо позволить англичанам завладеть сокровищами, либо отдать приказ о затоплении. Выбрать первое казалось

немыслимым Неужели к горечи поражения добавится сознание того, что врагу досталось такое сказочное богатство?! Не лучшим виделся и второй выход — он означал, что 3400 тонн драгоценного металла будут потеряны навсегда.

Времени на раздумья уже не оставалось. В последний раз бросив взгляд в подозрную трубу, адмирал Мануэль де Веласко обернулся к стоящему рядом офицеру и коротко отдал приказ.

Озарив небо прощальной вспышкой, за неровный край гор закатилось солнце. Красавцы-галеоны один за другим медленно опускались в воду, унося в вечный сумрак морских глубин груды золота, которое люди так часто принимают за второе солнце.

Историческая справка

Итак, шел год 1702 от Рождества Христова. Уже два года длилась Война за испанское наследство. Толчком к ней послужило восшествие внука Людовика XIV — Филиппа V — на испанский престол, завещанный ему Карлом II. Вокруг испанского трона столкнулись интересы двух мощных группировок, спешивших заявить свои права: с одной стороны, Англия, не собиравшаяся никому уступать своей роли полновластной хозяйки на море, с примкнувшими к ней Соединенными провинциями, с другой — Франция и Испания, объединившиеся под властью Людовика XIV, подписавшего в 1659 г. Пиренейский мир и ровно через год скрепившего его женитьбой на Марии-Терезии.

Для содержания армий, сражавшихся по всей Европе, существовал неистощимый источник средств — золото ацтеков. Единственная трудность заключалась в том, что располагался он далековато. Однако каждый год в путь через океан отправлялись все новые и новые галеоны, а сундуки богачей из Кадиса наполнились мексиканским и перуанским золотом. На море свирепствовали пираты, и дабы, не разжигать сверх меры их аппетитов, галеоны шли за лотом под охраной военных кораблей.

Именно такую элементарную осторожность предприняло французское правительство, когда в декабре 1701 г. поручило графу Шаторено «проводить» до Испании 19 галеонов адмирала Мануэля де Веласко. Об ужасной судьбе этих кораблей мы уже рассказали. Шаторено принял под свое командование 23 военных корабля. Нас не должна удивлять значительность этой цифры: ведь испанские галеоны везли в Европу совершенно фантастическое количество драгоценного металла: плод трехлетних трудов на перуанских и мексиканских рудниках.

В январе 1702 г. французская эскадра, вышедшая из Бреста, бросила якорь у берегов Мартиники. Веласко прекрасно создавал,

какой ценный груз несут его галеоны, и потому спешил как можно скорее оказаться под защитой французского адмирала. Шаторено со своей стороны Торопился побыстрее пересечь океан. Но по неизвестной причине обе эскадры встретились в Гаване лишь в августе и тут, не теряя ни минуты, снялись с якоря. Уже в пути стало известно, что порт Кадис блокирован врагом. Шаторено и Веласко пришлось срочно менять курс и двигаться к северному побережью Испании.

22 сентября они вошли в так называемый залив Виго — южную часть Галисийской бухты. Этот залив, протянувшийся на 1500 м в длину и на 500 м в ширину, сужаясь, переходит в пролив Ранде, а затем, снова расширяясь, образует бухту Святого Симеона, расположенную против небольшого городка Редондела. Бухта Святого Симеона, защищенная двумя малыми фортами, сооруженными высоко на скалистых утесах, может служить надежным убежищем, но в то же время в случае прямой атаки легко превращается в самую настоящую ловушку.

Впрочем, у графа Шаторено и адмирала Веласко не оставалось выбора. Начались штормы осеннего равноденствия, и им во что бы то ни стало требовалась спокойная гавань. Глубокая бухта Святого Симеона не укрыла бы галеоны в случае вражеского нападения, но зато она была тиха, как горное озеро.

Здравый смысл подсказывал, что необходимо побыстрее разгрузить корабли и увезти сокровища подальше от побережья. Но действовать следовало осторожно: не говоря о том, что золото могли разграбить во время разгрузки, крайне рискованным представлялось везти его через всю страну, лишенную надежных путей сообщения, по которой к тому же рыскали банды головорезов. Несмотря на все эти трудности, наверное, единственным разумным решением было бы поступить именно так, но» Воспротивились банкиры в Кадисе, которым принадлежала большая часть груза, а кроме того, между французами и испанцами начались кое-какие трения.

В результате инициатива, во всяком случае временно, была упущена. Французы предлагали выйти в море и взять курс на Брест; испанцы категорически отказались. Их легко понять: к чему искушать дьявола, доверяя французскому правительству охрану несметного количества драгоценного металла. Когда ставка достигает 3400 тонн золота, поневоле станешь играть осторожно. Конечно, Франция — союзница, и ее лояльность вне сомнений. Но увы, горький опыт научил не один народ, что там, где речь заходит о сокровищах, слово «честность» часто становится пустым звуком, которому нет перевода ни на один язык, в том числе французский...

Прошло целых 26 дней, когда 19 октября 1702 г. адмирал Веласко решился наконец взять на себя ответственность и освободить флагманский галеон от части бесценного груза. С корабля выгрузили 65 т золота и на двух тысячах мулов повезли через суровую Галисию в Мадрид.

К несчастью, этот первый обоз остался единственным, хотя в течение следующих нескольких дней с кораблей выгрузили еще 250 т золота. Но мулов больше не было, и пришлось до поры до времени укрыть золото в деревушке Редондела.

Таким образом, из 3400 т драгоценного металла, проделавших путешествие в толстом брюхе галеонов, было выгружено всего 315 т. Эту цифру можно считать точно установленной. Золото в виде 12 млн монет уложили в 4600 сундуков. Половина из них благополучно прибыла в Мадрид; вторая половина либо была украдена по дороге, либо обнаружена и вывезена за Ла-Манш англичанами.

Между тем случилось одно событие, о котором, похоже, и понятия не имели в Виго. Адмирал Руки, командующий англо-голландскими морскими силами, потерпел сокрушительное поражение возле Кадиса. Он столкнулся с таким упорным сопротивлением андалусскою порта, что всякую надежду покорить ее пришлось оставить, во всяком случае пока. Смертельно обиженная Англия приказала адмиралу Руки продолжать борьбу.

По чистой случайности ему стало известно, что в заливе Виго стоит франко-испанский флот, прибывший из Америки, а следовательно, груженный золотом. Адмирал быстро сообразил, что ему предоставляется уникальная возможность доказать королю, на что он способен, немедленно снял осаду с Кадиса и взял курс на Виго.

Ранним утром 22 октября 1702 г. 150 парусников сэра Джорджа Руки приблизились к пресловутому заливу. Четыре тысячи английских и голландских солдат под командованием герцога Осмонда высадились на сушу. Начался штурм фортов Ранде и Бестинса, защищающих подходы к заливу. Атакующих встретил пушечный залп, нисколько не поколебавший решимости последних. Позиционное преимущество было на стороне французов и испанцев, но... их было слишком мало. Бой длился почти три часа, на исходе которых защитникам фортов пришлось сдаться. Оставшихся в живых после битвы взяли в плен. Эта операция позволила кораблям Руки подойти вплотную к узкому горлу Ранде, через которую проходила оборонительная линия, удерживаемая французами. С обеих сторон полетели пушечные

ядра, поднимая клубы дыма и огня. Силы были слишком неравны. Французские корабли, разметанные и истрепанные вражескими ядрами, лишь отдалили на несколько часов драматический исход сражения. Семнадцать из них пошли ко дну, а остальные шесть, в буквальном смысле разбитые вдребезги, были взяты в плен.

Теперь между англо-голландской армадой и груженными золотом галеонами не оставалось никаких преград. С попутным западным ветром пройти оставшиеся две мили — какой пустяк! Увы, радость адмирала Руки вскоре сменилась изумлением, а вслед за тем настоящей яростью. Он воочию видел, как испанские корабли один за другим уходят под воду. Уходило золото, уходило прямо из рук!

С каждой секундой море безжалостно проглатывало новые сотни тонн золотых дублонов. Знаменитое сокровище галеонов Виго на глазах превращалось в мираж, тающий в зыбком вечернем сумраке. Руки все-таки сумел поймать шесть кораблей, на которых оказалось 600 т золота и серебра Но... Очевидно, удача не желала улыбаться победителю. На самый неотложный ремонт ушло несколько дней.

28 октября к кораблям Руки присоединилась для охраны эскадра адмирала Шоувела Отплытие назначили на следующий день. Большую часть добычи погрузили на один из галеонов, который шел под эскортом английского судна «Монмаус». Флот уже проходил последние скалистые отроги залива, когда галеон с золотом наткнулся на риф возле Байонских островов и в мгновение ока затонул.

Среди многочисленных историй о затонувших сокровищах часто бывает трудно отличить правду от вымысла — слишком редко остаются точные исторические документы. По счастью, к драме, разыгравшейся в заливе Виго, это не относится. Сохранилось достаточно материалов, зафиксировавших военные операции 24 октября 1702 г. и те политические разногласия, из-за которых собственно все и произошло. Они хранятся в городе Виго, а также в архивах Амстердама, Мадрида и Лондона Если доля легенды и присутствует в рассказе об этих событиях, то столь незначительная, что ею можно смело пренебречь.

Начнем с первого же твердо установленного факта: флот адмирала Веласко, первый после 1698 г., действительно вез из Нового Света сказочное количество золота, серебра, драгоценных камней, ацтекских ювелирных украшений, а также менее ценный груз в виде индиго, кошенили, ценного дерева, пряностей, кож, табака и т. п. И большая часть всего этого сокровища вот уже больше двухсот пятидесяти лет покоится на дне залива под толстым слоем ила.

Известна и причина, по которой в течение трех лет ни одна крупная флотилия не пересекала океан. Мексиканское и перуанское правительства были в курсе внутренних неурядиц Испании и не желали, чтобы тонны их золота разбазаривались на цели, которые их совершенно не касались. Последняя армада увезла с собой в 1698 г. 45 миллионов монет-«восьмушек» (так называлась золотая или серебряная монета весом в 27 граммов). Эта цифра, подтвержденная официальными источниками, практически не менялась и выражала большую часть годового дохода правительства. Она же может послужить отправной точкой для подсчета числа золотых и серебряных монет, увезенных галеонами.

Получается 135 млн монет, что почти не расходится с данными Мадридского морского архива, который упоминает 127 338 250 монет, из них 118 338 250 серебром и 9 млн золотом.

Читатель с богатым воображением не удержится от соблазна прикинуть: в какую сумму по нынешним понятиям оцениваются 3400 тонн золота, из которых следует вычесть те 315 т, которые Веласко успел спасти за два дня до сражения. Такие подсчеты уже сделаны, разумеется. Их итог: 40 млрд старых франков!

И разве не удивительно, что спустя два с половиной века после описанных событий сокровище Виго все еще пребывает практически нетронутым? Тем, кто пытался извлечь на свет божий хотя бы часть богатства, хорошо известна причина его труднодоступности: дно покрыто толстым слоем ила, нанесенного двумя впадающими в залив речками. Измерения показали, что останки затонувших кораблей покоятся под 10-метровой толщей наносного ила, т. е. при жизни каждого нового поколения этот слой увеличивается ровно на один метр. Вплоть до последних десятилетий не существовало действительно эффективных технических средств, которые позволили бы начать систематические работы по их поднятию с глубины.

Известен, впрочем, ряд отдельных попыток, оставивших в памяти людей след своей отчаянной смелостью. Так, в 1748 г. португалец Антонио Ривера сумел поднять со дна примерно двести тысяч золотых монет, а три четверти века спустя экспедиция «Диксон» извлекла из воды пятьдесят серебряных подносов и множество слитков. И все же понадобилось дождаться наступления нового века, чтобы увидеть в заливе Виго людей в водолазных костюмах. Это были члены итальянской экспедиции Пино Альберти, которым удалось вытащить на поверхность содержимое не одного сундука.

Но три тысячи тонн золота все еще дремлют под спокойными

водами залива Виго и ждут решающего часа, который принесет им наконец избавление из вечности мокрой тюрьмы.

Счастливчик Уэббер, нашедший «Консепсьон»

В длинном перечне находок, извлеченных из глубин морей и океанов, одну из верхних строчек занимают сокровища испанского галеона «Консепсьон», потерпевшего кораблекрушение у острова Гаити (Эспаньолы). Об их исключительной художественной ценности свидетельствует хотя бы то, что большая часть ожерелий, подвесок, браслетов, изготовленных неизвестными индейскими мастерами в Новом Свете, была выставлена на продажу у «Тиффани», в самом дорогом ювелирном магазине на Пятой авеню в Нью-Йорке.

Историческая справка

5 декабря 1492 г. Христофор Колумб впервые ступил на берег острова, названного им Испаньолой. Первооткрыватель и его люди были встречены обитателями острова — индейцами племени тайно, приветливыми и гостеприимными людьми. Колумб был поражен поистине райскими кущами, раскинувшимися перед ним. Он назвал этот остров «прекраснейшей из земель, которые только видели глаза человеческие».

Спустя год на северном побережье острова было основано первое постоянное поселение, названное Ла-Исабелла. Оно располагалось невдалеке от того места, где в наши дни расположен городок Пуэрто-Плата. Его местонахождение было идеально для вывоза золота, обнаруженного невдалеке, в реке Кибао. К 1496 г. золото также было найдено в долине реки Озама, на южном побережье острова. Бартоломео Колумб, ставший губернатором острова, пока ею знаменитый брат продолжал свои исследования Кариб, перебрался на юг и основал там юрод Санто-Доминго.

Вскоре после этого колонисты стали высказывать недовольство по тому поводу, что ими правят два брата-генуэзца, и отправили в метрополию такое количество жалоб, что братья были обвинены в неумелом руководстве колонией, закованы в цепи и отправлены в Испанию. Однако при расследовании дела суд быстро определил, что все обвинения значительно преувеличены, и пленники были отпущены на свободу.

В 1503 г. новым губернатором был назначен Николас де Овандо. К этому времени отношения колонистов и индейцев тайно ухудшились настолько, что бывшие ранее исключительно дружелюбными индейцы начали поднимать восстания. В качестве

нового управляющего колонией Николас де Овандо решил предпринять активные действия против бунтарей. Он договорился с индейской принцессой по имени Анакоана, что будет устроен праздник по случаю приезда нового губернатора. Когда все вожди племени собрались в одном доме, испанские солдаты его подожгли. Те, кому удалось выбраться из горящего дома, были убиты. В отсутствие вождей Николас де Овандо надеялся установить более жесткий контроль над тайно.

Спустя двадцать пять лет после прибытия первые колонистов в живых оставалось не более 50 тыс. индейцев, а еще век спустя все они были буквально вырезаны.

Из-за растущей потребности в рабочей силе в 1503 г. начался импорт африканских рабов на Испаньолу.

К 1515 г. испанцы поняли, что золотые запасы Испаньолы почти полностью исчерпаны. Когда Кортес со своими солдатами завоевал Мексику с ее обильными запасами серебра, колония в Санто-Доминго была заброшена, там осталось всего несколько тысяч колонистов. На протяжении следующих 150 лет наступивший застой нарушался лишь небольшими вооруженными стычками, при помощи которых местные жители и вновь прибывшие выходцы из Европы пытались ослабить влияние Испании в Новом Свете. Видя, что испанцы уходят с севера региона, в середине XVI в. французские буканьеры попытались осесть в северо-западной части острова, известной теперь как Гаити. Создание французской Вест-Индской компании убедило Испанию в недвусмысленных попытках Франции колонизировать эту часть побережья. Началось военное противостояние, длившееся более трех десятилетий. В результате в 1767 г. Испания передала всю северо-западную часть острова Франции.

На протяжении трех веков галеон «Нуэстра Сеньора де ла Пура и Лампия Консепсьон» был легендой, неудержимо манившей искателей подводных кладов: ведь на нем находился, если верить архивам, «самый богатый груз, когда-либо отправлявшийся из Вест-Индии». Построенный в 1620 г., «Консепсьон» много раз пересекал Атлантику в составе «золотого» и «серебряного» флотов, перевозивших в Испанию сокровища Нового Света.

В 1641 г. он отправился в свое последнее плавание. Его трагический финал был предreshен заранее, ибо явился результатом цепи роковых ошибок.

Все началось с того, что в Веракрусе испанской эскадре пришлось долго ждать, пока будет доставлено серебро, добытое в колониях за истекший год, и отчеканенные из него монеты.

Поскольку трюмы «Концепсьон» не смогли вместить весь груз, часть сундуков разместили на верхней палубе. Капитан галеона пробовал возражать — из-за увеличившейся осадки корабль стал плохо слушаться руля, к тому же пушечные портики опустились к самой воде и даже при небольшом волнении могли послужить причиной катастрофы. Но руководивший отправкой «серебряного» флота наместник испанского короля просто-напросто отмахнулся от протестов капитана

Месячная задержка в Веракрусе осложнила предстоящий переход через океан: были пропущены все сроки относительно безопасного плавания в Западной Атлантике, где с приходом осени нередки свирепые штормы и ураганы. Тем не менее в начале сентября эскадра из 26 галеонов под командованием адмирала Хуана де Вилья Винсен시오, державшего свой вымпел на «Концепсьон», вышла в Мексиканский залив.

Первый этап плавания прошел без особых происшествий, если не считать порванных парусов. После непродолжительной стоянки в Гаване для ремонта такелажа эскадра покинула Кубу и вскоре у побережья Флориды попала в жестокий шторм, выбросивший несколько галеонов на отмели и рассеявший остальные. «Концепсьон», изрядно потрепанный гигантскими волнами, перекатывавшимся даже через его пятнадцатиметровой высоты корму, отделался потерей почти всех мачт.

О том, чтобы следовать через Атлантику, не могло быть и речи. Поэтому адмирал Хуан де Вилья Винсен시오 принял решение идти в Пуэрто-Рико. Однако отвечавшие за прокладку курса штурманы ошиблись. К исходу третьей недели плавания они потеряли представление о том, где находится их корабль. Одни полагали, что на траверзе восточной оконечности Кубы, другие утверждали, что галеон уже неподалеку от Пуэрто-Рико. Вопреки предложению адмирала двигаться дальше на восток штурманы настояли на том, чтобы повернуть на юг. Это привело к трагическим последствиям; в конце концов «Концепсьон» очутился в изобиловавших рифами и банками прибрежных водах Испании.

Увы, адмирал был бессилен что-либо изменить. По существовавшим в те времена на испанском флоте правилам навигаторы, относившиеся к торговому ведомству, не подчинялись флагману.

Спустя неделю галеон наскочил на риф. Его корма застряла между двумя огромными коралловыми массивами, а нос погрузился под воду. И все же адмирал попробовал спасти «Концепсьон». Он приказал сбросить в море закрепленные на

верхней палубе сундуки с серебром. Когда нос корабля обрел плавучесть, на воду спустили единственную большую шлюпку, чтобы попытаться снять галеон с рифа

Возможно, с помощью буксира он вырвался бы из коралловой западни, если бы не налетевший в ночь на 1 декабря тропический ураган. «Консепсьон» затонул, а из 514 членов экипажа и пассажиров спаслись лишь 190. Остальные захлебнулись в бушующем прибое или были разбиты волнами о коралловые рифы.

Гибель флагманского корабля «серебряного» флота явилась для испанской казны, пожалуй, самой крупной потерей на море в XVII в. Оставшийся в живых адмирал Хуан де Вилья Винсен시오 предстал перед судом, на котором в качестве свидетелей выступили уцелевшие члены экипажа Их показания, занявшие 2000 листов, спасли адмирала от сурового наказания. Все свидетели были настолько единодушны в положительной оценке действий дона Хуана, что суд вынес ему оправдательный приговор.

Но вот судьба драгоценного груза «Консепсьон» сложилась неудачно. Многочисленные экспедиции, посылавшиеся королем Испании для его подъема, оказались безрезультатными. Лишь в 1687 г., через 45 лет после катастрофы, молодой массачусетский корабель Уильям Фипс, страстный кладоискатель, сумел найти место кораблекрушения. С помощью индейцев племени лукейя, промышлявших ловлей жемчуга, ему удалось достать со дна почти тридцать тонн серебра Судя по сохранившимся в Веракрусе документам, это составляло чуть больше десятой части груза «Консепсьон».

Несмотря на заманчивые предложения — а в них не было недостатка, — Фипс хранил в тайне координаты рифа, возле которого затонул испанский галеон. Во время своих экспедиций он сам прокладывал курс судна, так что ни команда, ни ловцы-индейцы не знали, где именно оно бросало якорь. Поэтому после его смерти Серебряная отменя, как стало именоваться это место, вновь оказалась потерянной.

Историческая справка

У восточного побережья Гаити, близ мыса Энтаньо, лежат на дне останки испанского судна «Золотая лань», попавшего в ураган 4 июля 1502 г. Судно везло королю Испании золото, серебро и драгоценные камни на сумму 5 млн долларов, которые губернатор Эспаньолы (так тогда назывался остров Гаити) — Бобадилья — «приватизировал» у туземцев. Большая глубина и сильные течения делают весьма проблематичной возможность достать эти

сокровища, среди которых надо особо выделить стол из чистого золота — личный подарок Бобадыли королю Испании.

Некоторые подробности о сокровищах Бонка-Силвер. Ежегодно испанский флот, прежде чем отплыть в Испанию, собирался в Пуэрто-Плата (северное побережье Гаити) с грузом сокровищ из Нового Света. Одна флотилия (она называлась Галеонасой) «работала» вдоль берегов Новой Кастилии (Перу, Чили, Колумбия, Панама), вторая — «Флора» — курсировала по Карибскому морю, собирая дань в Центральной Америке. Нагрузившись добычей, обе флотилии встречались в Гаване, а затем направлялись в Пуэрто-Плата перед 4000-мильным броском через океан.

Ноябрьским утром 1643 г. испанский флот покидал Пуэрто-Плата. Возглавлял флот адмиральский корабль «Ал Сантиссима Тринидад». Зная, что крупные рифовые отмели располагаются цепью вдоль северного побережья Эспаньолы, моряки держали курс на север, в пролив между банками Мушуар и Силвер. Ветер был благоприятным, но неожиданно он стих, а потом подул с северо-запада, постепенно усиливаясь. Вскоре в проливе уже бушевал настоящий ураган, весь флот неотвратно несло на рифы банки, носящей теперь название Силвер. Одно за другим гибли суда «серебряного флота», и только адмиральский корабль сумел обойти смертельные препятствия. Через несколько дней, в жалком состоянии, он сумел вернуться в Пуэрто-Плато, принеся горестную весть о гибели флота с грузом 21 млн долларов. Сорок лет спустя часть груза на сумму 1,5 млн долларов была поднята, а уже в нашем столетии лейтенант Ризберг нанес на карту местоположение затонувших судов. Старые документы Британскою адмиралтейства свидетельствуют: «...банка состоит из двух крупных рифов и множества отмелей; расстояние между Северным и Южным рифами около 7 лиз. Испанский флот лежит почти посередине Северного рифа, длина которого 7 лиз, ширина 0,5 лиз».

Большинство остатков испанских судов находится на глубине от 15 до 30 м; одно судно лежит на глубине 36 м, еще одно — 60 м. Весь флот насчитывал 16 судов, значит, затонуло пятнадцать.

...Почти два столетия «Концепсьон» оставался недостижимым для многочисленных охотников за сокровищами. В экспедициях, снаряжавшихся на его поиски, участвовали английский автогонщик Малькольм Кэмпбелл и археолог-маринист Эдвин Линк, известный французский специалист-подводник князь Александр Корганов и «король морских глубин» Жак-Ив Кусто. Вполне возможно, что кто-то из них проходил над Серебряной

отмелью — островерхим коралловым рифом, предательски прячущимся под самой поверхностью моря в 85 милях от Гаити. Но рассеянные по большой площади обломки галеона, к тому же погребенные под толстым слоем песка и обросшие кораллами, упорно ускользали от поисков.

Со временем «серебряный» галеон стал считаться чем-то вроде своеобразного «подводного Эвереста»: найти «Концепсьон» значило доказать свое высочайшее мастерство. Однако, хотя приз оценивался цифрой со многими нулями, новички-любители даже не пытались вступать в борьбу за него, оставляя это трудное дело профессионалам. Впрочем, и среди последних находилось все меньше желающих тратить время и деньги на поиски призрачного клада.

В числе немногих, рискнувших отправиться в кишевшие акулами тропические воды, был американец Берт Уэббер.

В детстве он зачитывался книгами о подводных сокровищах, а для закалки часами нырял в холодной речке, протекавшей возле его дома в Эннвилле, штат Пенсильвания. Затем, когда отец купил Берту акваланг, подросток перебрался в затопленные каменоломни. В шестнадцать лет вместо колледжа он поступил в школу подводного плавания в Майами. «После окончания мне предлагали работу в компании, занимавшейся разведкой нефти на шельфе, но я предпочел отправиться в экспедицию, которую организовал Артур Макки из Музея морской археологии во Флориде, — рассказывает Уэббер. — Конечно, я мечтал о том, как буду находить затонувшие корабли с трюмами, набитыми золотом и драгоценностями. Но когда дело дошло до практики, я понял, что этому едва ли суждено когда-нибудь сбыться. По крайней мере у Макки. Главная причина неудач заключалась в никудышной предварительной подготовке, а точнее в ее отсутствии. Фактически мы ныряли наобум. Поэтому и результаты были невелики. Зато сам процесс поисков увлек меня, хотя приходилось переворачивать тонны песка и камней, прежде чем попадалось что-нибудь стоящее. В конце концов, несмотря на возражения родителей, я все же решил остаться профессиональным морским кладоискателем».

Нельзя сказать, чтобы избранная Уэббером профессия сделала его богачом. Поэтому в промежутках он брался за любую работу на суше, чтобы прокормить жену и четырех детей. Так продолжалось не один год, пока его друг и сподвижник Джим Хаскинс не подал мысль заняться поисками «Концепсьон». Причем решающим доводом явилось то, что их предшественник Фипс,

судя по дошедшим свидетельствам, не обнаружил корму судна, в которой должны были находиться основные ценности.

Предложение выглядело заманчиво, и Уэббер всерьез занялся им. В течение четырех лет он вместе с Хаскинсом прочесывал один архив за другим в поисках следов «Консепсьон»: морской музей в Мадриде, Британский музей, наконец, Генеральные архивы Индии в Севилье, где хранились отчеты о всех плаваниях и кораблекрушениях судов, перевозивших слитки золота и серебра из испанских колоний. «Чем больше я анализировал записи, тем больше убеждался, что успех возможен, — вспоминает Уэббер. — Деньги на экспедицию удалось занять у одного чикагского банкира.

После этого я добился у правительства Доминиканской республики исключительного права на поиски «серебряного» галеона в обмен на половину сокровищ, если они будут найдены. И все-таки самым важным было то, что мне достали листы аэрофотосъемки прибрежных акваторий Гаити. Море там прозрачное, и поэтому хорошо просматриваются подводные рифы и банки. Покорпев месяц над дешифровкой аэрофотоснимков, я нанес на карту «подозрительные» места, где скорее всего мог лежать остов «Консепсьон». Оставался суший пустяк — разыскать его».

В 1977 г. Уэббер отправился к берегам Гаити. В течение пяти месяцев тщательно подобранная им группа аквалангистов Квадрат за квадратом обследовала акваторию. Они встретили обломки тринадцати судов, нанесли их местонахождение на карту и передали доминиканским властям. Но вот никаких следов галеона так и не обнаружили. Тем не менее это не обескуражило Уэббера: главное, что его команда доказала свое профессиональное мастерство.

По возвращении в Чикаго он основал фирму «Сиквест интернэшнл» для продолжения поисков «Консепсьон».

Если под водой кладоискатели не могли похвастаться большими успехами, то на суше дело сдвинулось с мертвой точки.

Выехавший в Испанию Хаскинс познакомился там с канадской исследовательницей Викторией Степлз-Джонсон, которая по заданию профессора Питера Эрла из Лондонской школы экономики собирала материалы для монографии о «серебряном» флоте 1641 г. «Я сразу же связался с Эрлом Как знать, вдруг у него найдется какая-нибудь зацепка, которой недостает нам, — рассказывает Уэббер. — И надо же, оказалось,

что у профессора есть ключ к тайне «Консепсьон», о котором он и не подозревал, — вахтенный журнал судна «Генри», участвовавшего в экспедиции Фипса. Я тут же вылетел в Англию. Представьте мое волнение, когда профессор Эрл вручил мне копию этого документа и я с трудом прочитал написанный старинными буквами текст: «Журнал нашего путешествия начинается с Божьей помощью в 1686 г. на борту корабля «Генри» под командованием Френсиса Роджерса, направляющегося к банке Амброзия, что к северу от острова Эспаньола, в компании с «Джеймсом и Мери» под командованием капитана Уильяма Фипса на поиски затонувшего испанского галеона, в чем да поможет нам Бог».

Дело в том, что Фипс отправил «Генри» первым к месту кораблекрушения. Судно «Джеймс и Мери», которым командовал он сам, прибыло туда позже, и его вахтенный журнал описывает не само обнаружение обломков, а операцию по извлечению груза «Консепсьон». Но и это еще не все. Этот документ, писавшийся Фипсом, стал настольной книгой для кладоискателей. Журнал же «Генри» остался неизвестным, поскольку вскоре после смерти Фипса таинственно исчез. Профессор Эрл случайно наткнулся на него в частной библиотеке лорда Рамни. Кто-то из его предков собирал раритеты и купил у слуги покойного капитана «никому не нужную», как тот думал, рукопись. Так она и пролежала в имении лорда больше двухсот лет.

«Когда я дочитал вахтенный журнал «Генри» до конца, то понял, что в 1977 году мы крейсировали над тем самым местом, где затонул «Консепсьон». Но поскольку он был слабой мишенью для нашей магнитометрической аппаратуры, мы его не обнаружили», — поясняет Уэббер.

По счастливому совпадению, в это же время канадская фирма «Вэриан ассошиэйтс» сконструировала портативный магнитометр на цезии. Берт Уэббер несколько лет состоял в ней консультантом, и ему предложили испытать новый прибор «в поле». Его главное достоинство, помимо небольших габаритов, заключалось в высокой чувствительности. Он регистрировал наличие металла даже под трехметровым слоем песка.

*Хотя «Сихвест интернэшнл» числилась в безнадежных должниках, Уэбберу всеми правдами и неправдами удалось получить кредит на 450 тыс. долларов. *Теперь уже действительно в последний раз», — было категорически сказано ему.*

«У меня просто не было другого выхода, как найти

«Концепсьон», — вспоминает Уэббер. — Может быть, именно безвыходность сыграла решающую роль. Во всяком случае, на пятый день по прибытии в район поисков мы могли праздновать победу: «серебряный» галеон сдался на милость моей команды. Правда, перед этим нам пришлось изрядно поволноваться. Наш предшественник Фипс считал, что кораллы поглотили кормовую часть судна, закрыв доступ к основным сокровищам. Когда же мы обследовали риф с помощью магнитометра, то поняли, что ее здесь вообще нет.

Но это не повергло нас в отчаяние. Взяв за исходную точку злополучный риф, мы стали описывать вокруг него расширяющиеся концентрические круги, — продолжает Берт. — В подобных случаях нужна особая зоркость, чтобы не пропустить даже самые малозаметные следы. Это может быть железная скоба или шкив от снасти, какой-нибудь предмет обихода, например, винная бутылка, обросшая кораллами и поэтому утратившая свою привычную форму. Вот по таким мелочам мы и вышли на главный объект поисков.

Видимо, во время катастрофы шторм разломил «Концепсьон» на две части. Волны перебросили корму и протащили примерно на 120 метров, прежде чем она опустилась на дно кораллового каньона. Даже вблизи ее совершенно не было видно, и я обнаружил останки галеона только благодаря магнитометру.

После этого каждый последующий день напоминал рождественские праздники. «Концепсьон» преподносил нам все новые и новые подарки: серебряные монеты, датированные 1640 г.; две уникальные золотые цепи, сделанные скорее всего в Китае; фарфоровые чашки в поразительно хорошем состоянии, изготовленные в эпоху династии Мин, пересекшие Тихий океан через Филиппины и вывезенные через Мексику на спинах мулов; всевозможные золотые украшения, посуда из майолики и многое, многое другое, — рассказывает Уэббер. — Но и попотеть, если это возможно под водой, пришлось изрядно. Ведь только кораллов мы сняли больше 300 т»...

Между прочим, подводные работы, продолжавшиеся 11 месяцев, позволили раскрыть любопытную тайну испанских негоциантов XVII в. Из глубокой расселины аквалангисты извлекли остатки старинного сундука с двойным дном, под которым лежал толстый слой серебряных монет. Это было наглядным свидетельством тогдашней контрабанды. Кстати, позднее среди трофеев обнаружились и фальшивые монеты, отчеканенные в Новом Свете.

Но, конечно, главной добычей экспедиции Берта Уэббера было серебро, и в слитках, и в люнетах. Его удалось поднять со дна около 32 т стоимостью примерно в 14 млн долларов. Вкупе с тем, что когда-то достал Финс, это составляет лишь пятую часть груза «серебряного» галеона.

Остальные сокровища еще ждут своего часа!

ТОЧКА НА КАРТЕ МИРА

Возвращение на «Лузитанию»

Рассказывает подводник Аэй Бишоп:

— В голове проносится множество мыслей, в то время как ты устремляешься в глубины Кельтского моря — туда, где на глубине 93 м вас дожидаются палубы одного из самых знаменитых затонувших судов мира. Несмотря на возрастающее возбуждение и нетерпение увидеть секреты, спрятанные где-то внизу, приходится концентрироваться на безопасном спуске.

Как это было и почему...

«Лузитания» относится к тем кораблям, в истории которых отражается целая эпоха. В данном случае — эпоха борьбы Германии и Великобритании за господство в Северной Атлантике, исход которой мог существенно повлиять на расстановку сил в Первой мировой войне. Гибель «Лузитании» — это трагедия, поразившая современников, спор о причинах которой продолжается и в наши дни.

При погружениях на подобные глубины необходимо использовать специальные техники и процедуры. В независимости от того, пал ли ваш выбор на революционные аппараты закрытого типа или традиционный открытый цикл, ключевым инструментом для исследования затопленных объектов является использование специальных газовых смесей.

Достигнув глубины 30 м, я произвожу первую смену газов — начинаю дышать смесью HeliAir 11/47 (11 % кислорода и 47 % гелия), которой заполнена моя спарка (два двадцатилитровых баллона, закрепленных на спине). Эту смесь я смогу использовать на протяжении всего исследования затонувшего судна. Приходится потратить несколько мгновений на то, чтобы закрыть вентиль на нитроксе — газе, который жизненно важен для возвращения обратно. По прохождении термоклина на 30 м непредсказуемые атлантические течения одаривают меня видимостью не более 5 м. Моей задачей является сбор максимально возможного количества фотоматериалов, которые подробно и точно опишут состояние лайнера в настоящее время. Если мне повезет, я смогу пополнить коллекцию фотографий, собранных за последние три года.

Как это было и почему

Конец XIX — начало XX в. Германия и Великобритания ведут в Северной Атлантике ожесточенную борьбу за «Голубую ленту» — символический приз, который присуждался кораблю, быстрее всех совершившему трансатлантический переход в любом направлении.

Такая ситуация отражала британское господство на море в течение многих десятилетий, но наступало время больших перемен. Германские компании «Гамбург-Америка» и «Норддойчер-Ллойд» активно набирают обороты, перевозя через Атлантику европейских иммигрантов. Однако просто участия в этой гонке мало — нужно задавать темп.

В 1900 г. компания «Гамбург-Америка line» спустила на воду пароход «Дойчланд», который пересек «большой пруд» со скоростью 23 узла. Этот рекорд продержался меньше года. Новый пароход компании «Норддойчер-Ллойд» — «Кронпринц Вильгельм» установил новый рекорд скорости в 23,5 узла, который в 1904 г. был превзойден еще одним кораблем «Норддойчер-Ллойд» — «Кайзер Вильгельм II», почти 24 узла.

Такой стремительный успех германских пароходных компаний во многом объясняется активной финансовой поддержкой со стороны правительства — предоставлением субсидий, займов, участием в операционных расходах компаний. В отличие от германского, правительство Великобритании изначально было настроено против вмешательства в деятельность британских пароходных компаний. Но к 1903 г. оно было вынуждено пересмотреть свою точку зрения.

Дело в том, что на сцену вышли новые участники, и события стали принимать неожиданный оборот. Американский железнодорожный магнат, Джон Пирпонт Морган, решил создать транспортную монополию, которая контролировала бы перевозки грузов и пассажиров из Старого Света до любой точки в Новом Свете. Американские железные дороги уже были под контролем Моргана, и для осуществления мечты ему оставалось «всего лишь» получить контроль над североатлантическими линиями. Решать эту задачу Морган начал с упорством парового катка.

Для полного контроля над британскими перевозками через Атлантику Моргану остается поглотить две крупнейшие британские пароходные компании — «Уайт Стар Лайн» и «Кьюнард Лайн». Обладая огромными финансовыми ресурсами и практически являясь монополистами на рынке трансатлантических перевозок, компании Моргана начали предлагать поездку в Америку третьим классом всего за 2 фунта. «Уайт Стар Лайн» не смогла выдержать столь жесткой конкуренции и в 1902 г. вошла в объединение

пароходных компаний Моргана (ИММ).

Компания «Кьюнард Лайн» продолжала сопротивляться и вела переговоры с британским правительством, которое было крайне обеспокоено сложившейся ситуацией. И в этом оно было не одиноко. У британского Адмиралтейства причин для беспокойства было гораздо больше...

В конце девятнадцатого, начале двадцатого века командование ВМФ большинства европейских стран разделяло концепцию использования во время войны т. н. «вспомогательных крейсеров» — быстроходных океанских пассажирских лайнеров, конструкция которых позволяла устанавливать на них орудия среднего калибра (до 6 дюймов), размещать внутри корпуса артиллерийские погреба, устанавливать подъемники для снарядов и дальномерное оборудование. В случае объявления войны такие лайнеры достаточно быстро переоборудовались, вооружались, а их экипажи укомплектовывались военными-резервистами. Основной задачей таких вспомогательных крейсеров была охота в открытом море за торговыми судами противника, максимально используя преимущество океанских лайнеров в скорости.

Быстроходные германские лайнеры в роли вспомогательных крейсеров представляли собой смертельную опасность для британского торгового судоходства. Не обладая кораблями аналогичного класса, которые были бы способны преследовать противника в открытом море, Адмиралтейство было бы вынуждено направить для охраны торговых судов большое количество крейсеров из состава военно-морских сил. Тем самым значительная часть военно-морского флота оказалась бы связанной в самый неподходящий момент начала боевых действий, а финансовые, людские и материальные затраты подобною меропрятия были бы непопозволительными.

...В течение нескольких лет английский подводник Марк Джонс пользовался разрешением на обследование судна Это разрешение было дано как владельцем рэка, Греггом Бемисом из Санта-Фе (Нью-Мексико), так и правительством Ирландии, строю ограничивающим доступ к месту кораблекрушения. В 1996 г. «Лузитания» была названа историческим памятником и попала под действие закона о сохранении и охране культурного наследия. Чтобы убедить ирландцев в ценности судна, оказалось достаточно слухов, будто где-то среди обломков находятся полотна Рубенса и Моне, надежно запечатанные в свинцовые трубы.

Подобные находки национального значения могли бы вызвать долгие споры о том, кому они должны принадлежать. Ирландцы

убеждены, что, поскольку судно затонуло в их национальных водах, то и находится оно под юрисдикцией службы национального наследия (DUCHAS).

Команда Джонса состояла из подводников, идущих в авангарде «технического» дайвинга и использовавших как аппараты открытого, так и закрытого цикла. Применяя для дыхания специальные газовые смеси, а также сложные декомпрессионные расписания, технические подводники получили возможность достигать глубин, доступных ранее только профессиональным коммерческим и военным водолазам, обеспеченным снаряжением стоимостью в сотни тысяч фунтов стерлингов. В случае с «Лузитанией» технические подводники действуют на глубине почти 95 м, что в 2–3 раза превышает максимальную глубину, достижимую для рекреационных подводников.

«Люси», как ее часто называют, отправилась в свое первое плавание в 1907 г. «Лузитания» и ее близнец «Мавритания» станут известны как самые большие, самые быстрые и самые роскошные суда своего времени. Оснащенные мощнейшими турбинами, оба судна имели длину 340 м и имели водоизмещение 32 тыс тонн! В общественном мнении они скоро стали самыми быстрыми и роскошными трансатлантическими пароходами в мире.

Но 7 мая 1915 г. «Лузитанию» постигнет трагедия, обеспечившая судну вечное место в морской истории XX в.!

1915 г. был временем неограниченного использования подводных лодок в прибрежных водах Великобритании.

Историческая справка

Основным оружием Германии в борьбе с Британским торговым судоходством были подводные лодки. Малый силуэт на поверхности и возможность скрытно передвигаться под водой позволяли подводным лодкам выходить в Атлантику, избегая столкновения с боевыми кораблями противника. Тактика «волчьих стай» Карла Дёница была еще неизвестна, и во время Первой мировой войны германские подводные лодки действовали поодиночке. Находясь в открытом море на расстоянии нескольких дней пути от дома и обладая ограниченными ресурсами, капитаны подводных лодок предпочитали атаковать торговые суда из надводного положения, используя палубное орудие (калибром от 88 до 105 мм) и стараясь сберечь торпеды на случай встречи с боевыми кораблями противника.

Впрочем, скоро стало понятно, что торговый корабль, имеющий «защитное» вооружение, представляет вполне реальную

угрозу для германских подводных лодок. Стараясь придать «законный» вид своим действиям в глазах нейтральных стран, германское правительство не могло пойти на откровенное игнорирование международных норм и без предупреждения атаковать торговые корабли. Оно было вынуждено ограничиться объявлением водного пространства вокруг Британии и Ирландии зоной военных действий (аналогично тому, как в октябре 1914 г. Британия объявила зоной военных действий Северное море).

На обратном пути из США судно было затоплено торпедой, выпущенной немецкой подводной лодкой U-20. «Лузитания» затонула всего за 18 минут, унеся с собой 1198 жизней, и это событие взбудоражило весь мир. Союзники были взбешены трагедией, и антигерманские настроения были настолько велики, что были разгромлены многие дома и заведения, принадлежавшие немцам или австрийцам. Среди погибших находилось и 128 гражданина Америки, что привело к вовлечению в войну США.

Скрывшись в морской толще, «Лузитания» унесла с собой множество тайн, одна из которых особенно занимает умы историков на протяжении десятилетий. Вскорости после того, как торпеда поразила правый борт судна, его сотряс еще один таинственный взрыв, достаточно мощный, чтобы отправить судно на дно. Теоретически «Лузитания» была слишком велика, чтобы затонуть при попадании одной-единственной торпеды — но каков же был груз, приведший к подобному взрыву? Некоторые утверждают, что на борту находились боеприпасы, переправляемые из Америки союзным войскам. Другие предполагают, что то был взрыв угольной пыли, или даже внезапный выброс пара под высоким давлением. Но, несмотря на разногласия по поводу причины второго взрыва, все единодушны в одном; останки «Лузитании» могут скрывать ответ на одну из загадок истории. Эту загадку и собирается разгадать Бемис.

Южное побережье Ирландии пользовалось в то время дурной славой. С начала 1915 г. германскими подводными лодками в этом районе было потоплено более 26 судов. Благодаря мастерству капитана, своим техническим характеристикам и по воле случая «Лузитании» несколько раз удавалось избежать атак германцев.

Перед ее последним рейсом казалось, что потенциальная угроза нападения приобретает свои осязаемые черты — 1 мая 1915 г. в день отплытия лайнера в Ливерпуль в американских газетах появилось предупреждение за подписью германского посольства, в котором пассажиры, трансатлантических лайнеров уведомлялись

о том, что Германия находится в состоянии войны с Великобританией, а воды вокруг Британских островов являются зоной военных действий, и таким образом любое судно под британским флагом может подвергнуться нападению.

Тем не менее 1 мая 1915 г. «Лузитания» покинула пирс № 54 компании «Кмонард» в Нью-Йорке, приняв на борт 1257 пассажиров — самое большое количество с начала войны. На борту находились 159 американцев, 944 британских подданных и канадцев. 290 пассажиров размещались в 1-м классе, 600 во 2-м и 367 в 3-м.

В этот же день на другом краю Северной Атлантики германская подводная лодка U-20, которой командовал капитан-лейтенант Вальтер Швигер (Waltber Schwieger), оставила за кормой Оркнейские острова и направилась к своей основной зоне патрулирования — южному побережью Ирландии. Германское командование ожидало, что через этот район проследуют корабли, перевозящие британские войска к Дарданеллам, в т. ч. легендарные четырехтрубные лайнеры — «Олимпик», «Аквитания» и «Мавритания».

К 5 мая U-20 вышла в основной район патрулирования и совершила несколько успешных атак. Естественно, что британское Адмиралтейство было в курсе действий U-20.

5 мая 1915 г. Черчилль отдает распоряжение изменить курс линкора «Колосс», который проходил слишком близко от известной тогда позиции U-20 у южного побережья Ирландии.

Странно, но «Лузитания» была самым крупным кораблем, который находился в тот день в море и полным ходом направлялся в район действия U-20, но приказ изменить курс на нее так и не был передан. Почему это произошло? На этот вопрос ответ так никогда и не был найден.

6 мая 1915 г. «Лузитания» входит в зону военных действий вокруг Британских островов.

В этот же день U-20 топит два корабля у южного побережья Ирландии.

Вечером 6 мая на «Лузитанию» поступает предупреждение Адмиралтейства об активности подводных лодок у южных берегов Ирландии и инструкции — не приближаясь к берегу, идти в Ливерпуль на полном ходу.

Утро 7 мая. Сильный туман. «Лузитания» сбавляет скорость и включает противотуманную сирену, чтобы избежать столкновения с другими судами.

Незадолго до полудня туман начал немного рассеиваться, и капитан Тернер приблизился к берегу, чтобы уточнить местонахождение корабля. В 13.50 Тернер делает необходимые измерения, которые заносит в бортовой журнал.

Бортовой журнал подводной лодки U-20: 14.10 — Успешный выход торпеды из носового торпедного аппарата. Дистанция до цели 700 метров. (Торпеда типа G, глубина хода — 3 м.) Цель находится под углом девяносто градусов по носу, примерная скорость 22 узла. Попадание торпеды в правый борт, прямо под мостиком.

На «Лузитании» торпеду заметили, когда она была в нескольких десятках метров от корабля. В 14.10 раздался взрыв от попадания торпеды в борт корабля. Потом раздался второй взрыв. В течение нескольких секунд корабль набрал крен в 15 градусов, по инерции продолжая движение. Взрывом было повреждено управление, и корабль не слушался руля. На борту началась паника. Спуск спасательных шлюпок практически на полном ходу успехом не увенчался.

Бортовой журнал подводной лодки U-20: После необычно сильной детонации торпеды появилось огромное облако дыма (гораздо выше первой трубы). В месте попадания надстройка и верхняя часть мостика разрушены, по мостику практически моментально распространилось пламя. Корабль замедлил ход и начал быстро набирать крен на правый борт. В это же время нос начал погружаться в воду.

Вальтер Швигер наблюдал, как огромный корабль переворачивается через правый борт, он не мог поверить, что все это может сделать единственная выпущенная им торпеда.

Корпус «Лузитании» начал деформироваться, переборки между 2 и 3 котельной не выдержали и обрушились. В котельные начала поступать вода. Раздался взрыв такой силы, что третью трубу парохода сорвало с места. Нос корабля погрузился в воду и уперся в грунт, корма с тремя огромными винтами поднялась над водой на десятки метров и спустя несколько секунд начала погружаться под воду.

В 14.28 все было кончено.

«Лузитания» затонула у южного побережья Ирландии через 18 минут после попадания торпеды, выпущенной германской подводной лодкой U-20, унеся с собой жизни 1198 мужчин, женщин и детей, из 1959 пассажиров и членов экипажа, находившихся на борту. Из 159 американцев погибли 128. Это те немногие достоверные факты, которые мало у кого вызывают сомнения.

— Погружение на огромное и сильно разрушенное судно, лежащее на глубине 93 м, довольно сложное дело, — продолжает рассказ Л. Бишоп. — Я с Крисом Хатчсоном, моим напарником, оставшись в крошечной тьме, врубили все двести ватт фонарей. Несколько минут мы потратили, чтобы глаза привыкли к свету, а

затем продолжили исследования. Нужно отметить, что в связи с сильными разрушениями подводников, которые действительно хорошо ориентируются на этом рэке, можно перечесать по пальцам на одной руке. Оценив количество артефактов, помогающих в ориентировке на рэке, мы оценили точку нашего погружения как весьма удачную. Отсюда будет весьма удобно начать запланированное изучение судна и тщательную съемку его на видеопленку. Если все будет идти в соответствии с планом, мы проложим ходовой конец, тянущийся от кормы до самого носа, а затем, уже от него, протянем дополнительные ходовые концы к особенно важным частям рэка — это поможет быстро ориентироваться съемочным группам. В результате мы должны получить первую подробную видеомозаику всего судна.

Представители правительства внимательно наблюдали за нами и нашими действиями, а по мере развития событий к ним присоединились и люди из ВМС. Ирландцы подходят к этому объекту весьма серьезно, мешая Бемису самому контролировать работы на том, что теоретически является его частной собственностью!

Затопленное судно лежит с приблизительным креном 30° на правый борт. Его киль изогнут странным образом (несомненно, не заданным во время строительства). Большинство шпангоутов разрушено, что и стало причиной удручающего состояния корпуса в целом. Обрушился наполовину борт, исчезли все трубы. Носовая часть судна сохранилась относительно хорошо, и ориентироваться здесь не трудно. По мере продвижения в сторону кормы, в районе того места, где должен был быть мостик, навигация на судне становится весьма сложной, учитывая видимость, не превышающую 5 метров. Здесь удача ждет лишь опытных подводников-ветеранов, новички же тут просто потеряются.

Поскольку это было первое погружение нашей третьей экспедиции и перед нами не стояло никакой определенной цели, мы направились к центральной части судна, а затем и к корме. Первым объектом, к которому мы подошли, стал кусок палубы, выстланной мозаичной плиткой, расположенной в вестибюле первого класса, прямо на выходе, где пассажиры могли выйти на шлюпочную палубу. Далее, за первой трубой расположены три резервуара для пресной воды. Легко узнаются рабочие вентили, все еще расположенные на своих местах.

Меня отвлекает сигнал, подаваемый при помощи фонаря Хатчем. Приблизившись, вижу, что он обнаружил редкий экземпляр тропического иллюминатора. Иллюминатор изготовлен таким образом, что небольшие вентиляционные

отверстия над стеклом обеспечивали постоянный приток свежего воздуха в каюты первого класса, а внутренние трещоточные клапана предохраняли каюты от попадания воды во время непогоды. Необходимо убрать остатки сетей, прежде чем мы сможем отснять этот редкий предмет. Это было несомненно началом того, зачем мы возвращаемся на «Лузитанию» вновь и вновь — увидеть стандарты роскоши, присущие началу XX в. По непонятным причинам этот тихий район Кельтского моря стал несомненным раем для всех подводников, изучающих затопленные объекты.

Историческая справка

Гибель «Лузитании» повергла Штаты, в состояние шока. Антигерманские демонстрации в некоторых городах перерастали в погромы. Америка была возмущена гибелью своих граждан. Газеты требовали от правительства немедленного вступления в войну на стороне Великобритании и стран-союзников. Германия оказалась в очень непростой ситуации. С одной стороны, в глазах общественною мнения гибель «Лузитании» была скорее победой германского флота, чем актом агрессии в отношении беззащитною пассажирскою лайнера. С другой стороны, политики понимали, что никакие доводы о том, что судно представляет собой «законную» цель для германских подводных лодок не помогут достигнуть «благожелательною нейтралитета» со стороны Соединенных Штатов. На всех дипломатических попытках ограничить военную помощь Великобритании со стороны США можно было поставить крест.

После периода плохой погоды в 2001 г. команда вернулась для совершения следующей серии погружений. Основная часть погружений будет происходить в районе кормы, где можно увидеть самые сильные разрушения корпуса. Летом 1982 г. компания Oceaneering подняла на поверхность три из четырех винтов «Лузитании», используя взрывной метод! Сильные разрушения были причинены также во время глубинных бомбежек в ходе Второй мировой войны. Очертания кормы почти не угадываются, а весь швартовочный мостик лежит на морском дне, рядом с правым бортом, посреди огромного поля обломков. Здесь, среди искореженных останков конструкций находятся швартовочные телеграфы. По мере продвижения через поле обломков подводник может увидеть множество иллюминаторов различных типов, многие из них филигранно декорированы. Главный мостик также обрушился на дно, и здесь всегда есть надежда увидеть различные навигационные приборы,

изготовленные на границе XIX и XX вв. Двигаясь дальше, натываемся на ванну первого класса, абсолютно целую, сохранившую всю свою медную фурнитуру и детали душа, затем, еще через несколько метров — прекрасно сохранившийся свисток «Лузитании».

Каждый год команда размещалась в близлежащем городке Кинсейл, но в 2001 г. мы расположились в Балтиморе, на юго-западе, и теперь до рэка необходимо добираться на лодке целых 2 % часа. Дайв-центр в Балтиморе, принадлежащий Джону Кирни, оказался способен справиться с изготовлением огромного количества газовых смесей, необходимых каждый день. Составлено расписание, четко указывающее, когда какая команда погружается и снимает объект, а когда остается на берегу и занимается смешением газов. Запасы гелия и кислорода поставлялись в «квадросистемах», закреплялись и соединялись в систему смешения по парциальным давлениям. По мере падения давления в транспортных баллонах в ход пускался дожимной компрессор, высасывавший оставшийся газ из транспортных баллонов и дожимавший его в наши баллоны. В связи с тем, что почти половина команды использовала ребризеры замкнутого типа, процесс подготовки газов занимал не слишком долгое время, оставляя достаточно возможностей для сбора всей команды, а также планирования и обсуждения погружений.

Историческая справка

Катастрофа «Лузитании» с самого начала была окружена слухами и домыслами, многие факты умалчивались или искажались. Произошедшее было покрыто плотной завесой тайны. Многие обстоятельства этой катастрофы до настоящего времени ставятся под сомнение или оспариваются приверженцами одной или другой версии гибели лайнера. Официальное расследование не внесло ясности, и на большую часть вопросов так и не удалось найти ответы.

Почему Германия считала «Лузитанию» «законной» целью? Было ли на лайнере установлено вооружение, и перевозил ли он военные грузы, включая боеприпасы и взрывчатые вещества? Если это так, то германские подводные лодки могли не соблюдать требования призового права и атаковать лайнер без предупреждения. Но как командир подводной лодки мог знать, что находится в трюмах корабля?

Британские власти до сих пор отрицают то, что на борту судна находились взрывчатые вещества и было установлено вооружение, но материалы о гибели лайнера до настоящего времени засекречены. А как быть с декларацией судового груза, которая

доступна для широкой публики уже более 25 лет и подтверждает, что на борту были боеприпасы? Действительно ли британский водолаз Джок Лайт в 1961 г. видел установленные на «Лузитании» орудия?

Как случилось, что «Лузитания» и германская подводная лодка оказались в одном и том же месте и в одно и то же время? Адмиралтейство знало о действиях U-20 и имело возможность дать команду лайнеру изменить курс. Почему этого не было сделано?

Каким образом единственная выпущенная торпеда могла потопить огромный океанский лайнер менее чем за 20 минут? Способствовали ли этому конструктивные особенности лайнера, внесенные по требованию Адмиралтейства?

Знал ли капитан немецкой подводной лодки U-20, что пускает торпеду именно в «Лузитанию»?

Правда ли, что Адмиралтейство хотело умышленно подвергнуть атаке германских подводных лодок корабль, перевозившие американских пассажиров, и было ли это частью заговора, существовавшего для того, чтобы склонить США к участию в Первой мировой войне и нарушить нейтралитет в пользу Британии?

Ответы на эти и многие другие вопросы, вероятнее всего, так и не будут найдены. Часть из них находится в засекреченных архивах, а часть погребена на глубине 90 м в Южно-Ирландском море, и, как показывает опыт многих исследователей, добраться до морского дна зачастую бывает много проще, чем до закрытых архивных материалов. Но это, как говорится, уже совсем другая история...

Идут жаркие дебаты о том, когда затопленный корабль необходимо признавать исторической и археологической ценностью. Сообщество археологов яростно опровергает возможность поднятия каких-либо предметов кем-либо, за исключением специалистов. Они мотивируют это тем, что лишь археологи способны понять значение уникального расположения предметов на дне. Некоторые археологи отвергают возможность поднятия предметов даже своими коллегами, поскольку «это уничтожит уникальный комплекс и лишит следующие поколения возможности предпринимать их собственные исследования». Фактор, не принимаемый в расчет этим сообществом, это то, что морское дно отнюдь не является стабильной средой, где затопленный объект остается идеально законсервированным. Это особенно хорошо заметно на «Лузитании»; из-за своего расположения рэк подвергается сильнейшему воздействию

атлантических течений К этому необходимо прибавить агрессивные свойства среды, приводящие к сильной коррозии.

Суммарное воздействие течений и движений песка, а также постоянные соударения останков кораблей о камни явно разрушительны для рэков, особенно на мелководье. Однако даже суда, упокоившиеся на большой глубине, такие, как «Лузитания», медленно разрушаются колониями микроорганизмов, поглощающими все железосодержащие металлы, оставляя за собой своеобразные «сосульки» ржавчины. Для подобных судов, лежащих на больших глубинах, «сосульки» являются главным врагом, ежедневно выедающим 0,1 т железа из стальных конструкций И молено предположить, что через 90 лет корабль разрушится полностью и просто превратится в отложение железной руды на морском дне.

Корпус судна находится в очень плохом состоянии и кажется спадающим. Непонятно, произошло ли это из-за разрушения палуб, или из-за взрывных работ, ведшихся на объекте. Через какое время корпус развалится окончательно, может быть установлено только в ходе тщательного исследования. Поскольку сохранение текущего состояния корпуса зависит от надежности клепок, то анализ этих клепок и позволит определить оставшийся срок жизни судна. Судно лежит на 230° с юга на север, на пути сильных течений, что не способствует консервации корабля.

Ни один из членов нашей команды не обнаружил ни одного предмета, который мог бы быть признан национальным сокровищем Возможно, необходимо признать таковыми детали отделки и оснастки «Лузитании», включая навигационные приборы, и они, несомненно, должны быть сохранены для изучения следующими поколениями. На настоящий момент служба национального наследия не собирается выдавать лицензии на подъем артефактов, по крайней мере до тех пор, пока все они не будут нанесены на четкий археологический план.

Пока DUCHAS не намерена начинать подобные работы. Но если уж затопленное судно названо национальным достоянием, то и отношение к нему должно быть соответственным.

Поскольку «Лузитания» является первым затопленным кораблем не старше 100 лет, на который был наложен акт о сохранении, она должна стать и первым судном, предметы с которого будут отреставрированы и законсервированы, пока еще не слишком поздно.

Жили-были три сестры...

Нет-нет, мы не ошиблись — ведь в английском языке «корабль» — слово женского рода И действительно, уже известной нам компанией «Уайт Стар Лайн» было построено три корабля-левиафана: «Титаник», «Британик» и «Олимпик». Это были самые огромные и самые роскошные трансатлантические лайнеры. История первой из сестер всем отлично известна, поговорим о судьбе второй...

Историческая справка

В период с 1892 по 1920 г. не менее 12 тыс. человек, в основном эмигрантов, пересекли Атлантику, направляясь в Нью-Йорк из Старого Света. За первое место на рынке трансатлантических перевозок, означавшее неимоверные и стабильные прибыли, вело множество компаний как в Новом, так и в Старом Свете. Строились все большие и большие по размерам корабли...

Для того чтобы занять достойное место на этом рынке, «Уайт Стар Лайн» в декабре 1902 г. вошла в состав международной торговой компании и вышла из-под прямой юрисдикции Великобритании. Это, естественно, потребовало неких действий со стороны ее правительства.

Первым шагом стало заключение между правительством и руководством компании договора о том, что корабли компании «Уайт Стар Лайн» могут быть использованы в случае необходимости. Затем компании «Cunard», единственной оставшейся независимой британской судоходной компании, было одолжено 2600 тыс. фунтов стерлингов. Под этот заем и при поддержке правительства «Кьюнард» построил в 1907 г. два суперлайнера: «Лузитанию» (31500 т, 24,5 узла) и «Мавританию» (31 938 т, 24,5 узла), на тот момент как самые большие, так и самые быстрые лайнеры мира.

Компания «Уайт Стар Лайн» не могла не отреагировать, все огромные ресурсы компании оказались брошены в дело, и началась битва за раздел рынка. Было запланировано построить не только самые большие (для перевозки эмигрантов), но и самые роскошные суда, дабы удовлетворить малейшие потребности британской и американской элиты.

В 1910 г. был построен «Олимпик» (водоизмещение 45 324 т, скорость 22 узла), и в 1911 г. — «Титаник» (водоизмещение 46 328 т, скорость 22 узла).

И наконец в 1914 г. был построен «Британик» (48 158 т, 22 узла). Изначально (на момент закладки 30 ноября 1911 г.) судно было названо «Гигантик», но после трагедии, произошедшей с «Титаником», компания решила не искушать судьбу и изменило название.

В результате гибели «Титаника» 14 апреля 1912 г. было изменено не только название третьего гиганта, но и его конструкция. Основываясь на результатах англо-американского расследования подробностей и причин трагедии, были внесены серьезные и дорогостоящие изменения в структуру судна. Так, например, создана двойная водонепроницаемая обшивка корпуса в районе машинного отделения и котлового отсека (примерно 60 % общей длины судна), также были увеличены высота водонепроницаемых переборок (на «Титанике» они не достигали первой палубы и мостика) и их количество. Теперь судно было разделено на 17 отдельных отсеков. Таким образом, «Британик» должен был пережить аварию, погубившую «Титаника», хоть и потеряв ход, но все же оставаясь на плаву.

Переделки сказались также и на внешнем виде левиафана — было увеличено количество спасательных шлюпок (теперь их было 46) и, соответственно, кран-балок. Была предусмотрена возможность переноса всех шлюпок с одного борта на другой при возникновении сильного крена судна.

Внутри имелись все те же удобства для пассажиров, что и на «Титанике»: рестораны, гимнастический зал для пассажиров первого и второго классов, кафе «Паризьен», парикмахерские для мужчин и женщин, корт для сквоша, турецкие бани, плавательный бассейн, курительные комнаты, читальный зал, обеденные комнаты для пассажиров каждого класса, детская комната для игр.

Важным дополнением стала пневматическая труба, по которой телеграммы могли доставляться из комнаты связи на капитанский мостик (ледовое предупреждение не дошло до капитана «Титаника» из-за того, что телеграфисты оказались слишком заняты, чтобы принести его).

Судно могло одновременно принять на борт 790 пассажиров первого класса, 836 пассажиров второго класса и 953 — третьего. Команда состояла из 950 человек.

Лайнер был спущен на воду в Белфасте 26 февраля 1914 г. и должен был принять первых пассажиров на борт весной 1915 г.

Но всем планам помешала Первая мировая война, начавшаяся в июле 1914 г. Вскоре после начала военных действий правительство Великобритании начало снимать все больше и больше кораблей с коммерческих маршрутов и использовать их в военных целях. Всего несколько месяцев спустя Адмиралтейство забрало шесть кораблей у «The White Star Line». Тем не менее компания каждый месяц получала очень хорошие деньги за каждый корабль. К тому же мало кто из чиновников компании

думал о том, что какое-либо судно будет затоплено, все ожидали завершения войны не позднее Рождества..

Одной из «горячих точек» Первой мировой были Дарданеллы — узкий пролив, соединявший Средиземное и Черное моря. В этом районе было настолько много раненых, что госпитальные суда не справлялись с их транспортировкой в Англию и Францию. В связи с этим Адмиралтейство Великобритании отправило сюда два судна, принадлежавшие компании «Cunard» — «Мавританию» и «Аквитанию».

Но даже и эти два суперлайнера не справлялись со всеми ранеными. И тогда Адмиралтейство вспомнило о существовании «Британика». Его обустройство не было полностью закончено в связи с тем, что необходимые для этого материалы шли на военные нужды... Таким образом, 15 ноября 1915 г., после 12 месяцев бесполезного простоя в Белфасте, гигант был превращен в госпитальное судно, и его роскошные обеденные залы превращены в операционные, а каюты стали спальнями для больных. В Англии судно было оснащено 2034 постоянными и 1035 складными кроватями. Экипаж судна состоял из 52 офицеров, 101 докторов и медсестер, 336 санитаров и 675 членов команды... Корабль мог одновременно принять на борт 3309 пациентов.

Переделка закончилась нанесением на корпус судна широкой зеленой полосы и шести красных крестов. Капитаном судна был назначен Чарльз А. Барлетт, начавший свою карьеру еще в 1874 г. Его всегда любили пассажиры, но недолюбливало начальство — за постоянный выбор в пользу безопасности и в ущерб скорости.

Во всех документах «Британию» был записан как «Госпитальное судно ее величества» за номером G 618. В свой первый рейс «Британик» вышел из Ливерпуля 23 декабря 1915 г. и направился к Дарданеллам, объединившись по пути с «Мавританией», «Аквитанией» и «Статендамом». Вместе они могли перевозить более 100 000 больных и раненых.

«Британик» сумел осуществить пять удачных рейсов. В свой последний, шестой рейс корабль вышел из Саутгемптона в воскресенье, 12 ноября 1916 г. Первым пунктом назначения был Неаполь, Италия, где должны были быть пополнены запасы угля. В Неаполь «Британик» прибыл 17 ноября и должен был покинуть порт 18-го, но задержался из-за разбушевавшегося моря.

Во вторник, 21 ноября 1916 г., погода была превосходной. При свете восходящего солнца госпитальное судно «Британик» вошло в пролив Кеа, направляясь в сторону острова Лемнос. В восемь часов утра происходила смена вахты в котловой и

машинном отделении. Чтобы эта смена проходила быстрее, офицеры иногда открывали водонепроницаемые переборки.

Несколько минут спустя медсестра по имени Шейла Макбет направилась в столовую. «Я успела съесть всего несколько ложек овсянки, — вспоминает она, — когда услышала громкое БАХ! И весь корабль содрогнулся». Историки до сих пор не смогли четко установить, наткнулся ли «Британик» на мину, установленную немецкой подводной лодкой U-73, или был торпедирован.

Нос судна начал погружаться. Капитан Барлетт приказал телеграфистам разослать сигнал бедствия. Затем он приказал команде подготовить спасательные шлюпки. Взыла аварийная тревога В это время Шейла Макбет побежала в свою каюту, схватила несколько предметов первой необходимости, надела спасательный жилет и побежала на шлюпочную палубу. Здесь она заняла свое место в шлюпке и была спасена.

В это же самое время другая медсестра, Вайолетт Джессоп, помогала завтракать своей подруге, которая слишком плохо себя чувствовала, чтобы дойти до столовой. Позже в своих мемуарах она написала: «Вдруг раздался оглушительный унылый рев». Понимая, что корабль находится в опасности, она помогла своей подруге закончить завтрак и отправила ее к спасательным шлюпкам. Затем она схватила пару вещей из своей каюты. Все самое важное — кольцо, часы и зубную щетку. Только после этого она заняла свое место в шлюпке.

Капитан предпринял безуспешную попытку выбросить судно на пляж острова Киа. Это была его единственная ошибка. С каждой минутой этого маневра он только загонял больше и больше воды, в пробоину.

В конце концов капитан приказал остановить машины. Однако до того, как машины остановились, были спущены две шлюпки, в одной из которых сидела Вайолетт Джессоп. Как только шлюпки были освобождены от талей, их затянуло под все еще вращающиеся винты. Вайолетт и еще несколько человек выпали из шлюпок за несколько секунд до того, как их размолотило винтами в щепу.

К сожалению, Вайолетт не умела плавать. Она молотила по воде руками и ногами изо всех сил, пытаясь удержаться на поверхности воды. Внезапно она ударилась головой об днище лодки и опять начала тонуть. К счастью, твердая мужская рука вытащила ее наверх, и вдвоем они выплыли.

Это была далеко не первая экстремальная ситуация в жизни Вайолетт. Она была стюардессой на борту «Олимпиака», когда он

столкнулся с «Хоуком». Она также работала стюардессой на «Титанике» и была на борту во время катастрофы. Таким образом, она пережила гибель всех трех кораблей этого проекта

Шло время, на воду спускалось все больше и больше спасательных шлюпок. В целом эвакуация прошла удачно и своевременно. Из примерно 1066 человек, находившихся на борту, погибло не более тридцати. Почти все — в результате несчастного случая с винтами. Однако если бы «Британик» был заполнен полностью и на его борту находилось бы более 3000 раненых солдат, гибель судна превзошла бы трагедию, произошедшую с «Титаником».

Капитан Барлетт покинул судно последним. Он подал сигнал паровым свистком и прыгнул с палубы в воду. Отплыв от тонущего судна, Барлетт влез в шлюпку, в которой не было ни одного человека. Один в пустой шлюпке, капитан смотрел, как его лайнер скрывается под водой...

Всего через 55 минут после взрыва огромное британское судно затонуло. Тридцать пять спасательных шлюпок с 1036 выжившими на борту были разбросаны по поверхности моря.

Однако помощь была близко. SOS достиг множество кораблей. Первым подошедшим судном был британский крейсер «Героик», вместе с ним подоспели две местных рыбацких шхуны. Они начали принимать на борт пострадавших. Вскорости подошел эсминец «Срордж». Еще через два часа прибыл еще один эсминец — «Фоксхаунд», они приняли на борт оставшихся жертв катастрофы. Эти суда доставили женщин и офицеров на остров Мальта. Отсюда госпитальное судно отвезло их обратно в Британию. Остальные люди были доставлены в Марсель. Из Марселя они добрались поездом в Гавр и затем переправились через Ла-Манш в Англию.

Несмотря на все модификации, «Британик» все равно затонул. Первые пять герметичных отсеков были затоплены. Шестой был заполнен водой из-за того, что переборка, разделявшая пятый и шестой отсеки, была открыта. Судно все еще могло оставаться на плаву даже при шести затопленных отсеках. Однако были открыты почти все шлюминаторы, поскольку медсестры проветривали помещения, которые вскоре предстояло занять раненым солдатам. В связи с этим, по мере того как нос «Британика» погружался под воду, судно набирало все больше и больше воды. Если бы шлюминаторы были закрыты, корабль скорее всего остался бы на плаву.

«Британику» не суждено было принять на борт ни одного пассажира за деньги. Ему не удалось пересечь Атлантику и занять отведенное ему место в трансатлантических перевозках. Вместо этого он стал самым большим судном, погибшим во время Первой мировой войны, и теперь это самый крупный лайнер, лежащий на дне океана.

Большой металл Скапа-Флоу

Дайверов можно разделить на тех, кому нравится наблюдать животный мир морей и океанов, и тех, кому от погружений нужно нечто другое, нежели потаскать за хвост китовую акулу или покататься на черепахе. Отличие этой «извращенной» породы дайверов состоит в том, что им не то чтобы совсем не нравятся подводная флора и фауна, но ко всему этому просто необходимо добавить всяческие железяки, да не просто металл; а железо с историей.

Это нормально, ведь все люди разные. Места массового туризма интересны лишь поначалу. Когда же количество погружений переваливает за сотню, то начинаешь искать от погружения чего-то большего. Одни становятся на путь инструкторства, другие идут в техно-дайвинг, третьи, в поисках новых ощущений, начинают кататься по самым затерянным точкам планеты. А есть люди, которые выбирают для себя сразу все три дороги. Конечно, эксклюзивные места требуют времени и денег, однако как это здорово и интересно — оказаться там, где ты первый! Ну пусть не первый, но там, где почти никто не бывал!

Есть места на нашей маленьком планете, которые пока остаются недосягаемы для меня, но стоят в списке мест обязательных к посещению, эдаких «дрим дайв».

Первый раз, узнав о Скапа-Флоу года четыре назад, я понял, что побывать там просто обязан. Это место долго держало мировое первенство по количеству «металлолома» на небольшой акватории, и несмотря на то что американцам во Второй мировой войне удалось превзойти этот показатель, Скапа-Флоу остается культовым местом для любителей wreck-дайвинга и истории.

Бесконечно мои мечтания продолжаться не могли, поэтому я сказал себе — «если не сейчас, значит, никогда» — и стал собираться в путь.

Историческая справка

Оркнейские острова, где собственно и находится Скапа-Флоу, простираются к северу от берегов Шотландии и омываются Северной Атлантикой и Северным морем. Благодаря теплоту

течению климат здесь достаточно мягкий и влажный. Снег выпадает, но держится недолго. Местность гористая и сменяется небольшими долинами, выходящими к морю. Снаружи Оркнейские острова окружены туманом, и все в нем серо: серые невысокие холмы под террасами серых крыш на серых улицах. Но внутри серого панциря — уютный мир, согревающий душу. Светлобежевые плитки мостовой, кривизна узких улочек, запах жареных пирожков и ванили, глиняные и кожаные изделия в витринах... Сплошная лавка древностей.

Две трети островов, а всего их более семидесяти, необитаемы. Столица — Керкуолл — обосновалась на крупнейшем острове Мейнленд (как раз там и находится аэропорт). Этот город населяют семь с половиной тысяч жителей, а на всем архипелаге проживает девятнадцать тысяч жителей. Для шотландского графства Оркни и это много. Во втором (и последнем!) городе графства Стролтнесе населения и того меньше. На языке кельтов, первооткрывателей архипелага, по одной из версий «Оркни» означает «Лесной остров». Но исследования показали, что лесов здесь никогда не было. Острова — как и в древности — покрыты вересковыми пустошами, травами и мхами, растущими на торфяниках. Зато на островах всегда был и есть камень. Камень — властелин Оркнейских островов, главное их богатство и их летопись.

Луга, на которых пасутся стада, отделены друг от друга метровыми изгородями, сложенными без всякого связующего раствора — серые камни положены в несколько рядов один на другой и придавлены сверху тяжелыми валунами, поставленными на ребро. Камнем покрыты дома, заросшие сверху толстым слоем мха. Камень хранит на себе загадочные знаки прошлого. Капище Мэйшоу находится всего в получасе езды от столицы. Каменные плиты капища испещрены тысячами загадочных знаков, не разгаданных полностью по сей день. Каменная усыпальница в Куотернесе старше египетских пирамид — она ровесница древних построек Месопотамии.

Еще полчаса отделяют путника от Скара-Брэ — одного из древнейших человеческих поселений в Северной Европе. Здесь жили пикты — те самые загадочные «синие человечки», описанные Киплингом. На острове Мейнланд, главном и крупнейшем, самое большое в Британии скопление живописных доисторических монументов, святилищ и мегалитов. Возраст их датируется III и II тыс до н. э.

В 715 г. острова стали частью королевства пиктов, занимавшего территорию нынешней Шотландии, в IX в. на них

обосновались вездесущие викинги, а в конце XV в. они перешли под Шотландскую корону.

Обо всем этом можно узнать в Оркнейском музее, расположенном в центре Керкуолла. Кроме того, можно посетить кафедральный собор Святого Магнуса, заложенный в 1137 г., развалины епископского дворца середины XII в., руины дворца, построенного шотландским графом Патриком Стюартом в 1600 г. в изящном стиле французского ренессанса. Административно острова входят в Шотландию, и поэтому на зданиях можно увидеть три разных флага: британский, оркнейский — красный крест на желтом полотнище, и шотландский, похожий на наги, «Андреевский», только наоборот: белый косой крест на синем фоне. Во время Первой и Второй мировых войн залив Скапа-Флоу использовался Британским Королевским флотом в качестве якорной стоянки. Так почему же в самом сердце базы британского флота оказался флот немецкий?

Чтобы ответить на этот вопрос, нам придется перенестись во времена Первой мировой. По условиям перемирия здесь были интернированы 74 немецких корабля, в том числе 11 линкоров, 5 линейных крейсеров, 8 легких крейсеров и 50 миноносцев. Судьба флота должна была определиться после 21 июня 1919 г. — даты официальной капитуляции Германии. Солнце, взошедшее в этот день над Оркнейскими островами, близ северного побережья Шотландии, осветило огромную эскадру, застывшую в зеркальных водах бухты Скапа-Флоу. В то памятное утро на германских кораблях царил необычайное оживление. Взоры всех моряков были устремлены на фок-мачту линкора «Фридрих Великий» — флагмана вице-адмирала Рейтера. Ровно в полдень на ней взвился сигнал: «Свистать всех наверх!» Спустя 10 минут: «Одиннадцатый параграф сегодняшнего приказа — признание...»

Приказ адмирала еще передавался сигнальными флагами с корабля на корабль, а «Фридрих Великий» уже начал крениться на левый борт. Вслед за ним стали валиться на борт, раскачиваться и задирать кормы и носы остальные немецкие корабли. Воздух наполнился грохотом взрывов паровых котлов, срывающихся с оснований орудийных башен, скрежетом рушившихся стальных стрел и мачт. Над тонувшими гигантами забили фонтаны; потоки воды, всасываемой в стальные утробы, издавали чудовищные звуки. Между гибнущими кораблями метались английские сторожевые суда, они пытались орудийным и пулеметным огнем заставить немецкие команды закрыть кингстоны. Но немецкие моряки прыгали с палуб в воду, в

спасательные шлюпки и катера, а тем временем в нижних отсеках кораблей механики и машинисты ударами кувалд загибали штоки клапанов, чтобы их нельзя было закрыть, выбрасывали за борт рукоятки и маховики с кранов-кингстонов.

К пяти часам вечера все было кончено: пятьдесят германских кораблей лежали на дне бухты. Морская история не знала случая, чтобы на таком сравнительно небольшом участке моря было сразу затоплено столько боевых кораблей. Этот своего рода рекорд продержался до 1944 г., когда американцы потопили в лагуне Трук на Тихом океане 51 японский корабль.

Свою отметку в истории Скапа-Флоу оставила и Вторая мировая, добавив к этому скорбному списку множество подводных экспонатов и таких известных, как линкоры «Роял Оук» и «Хемпшир» (погружения на которые запрещены, так как считаются братскими могилами), и малозначимых, и не обнаруженных до сих пор.

Воспоминания дайвера

Добраться до Скапа можно двумя путями. Путь первый и, на мой взгляд, не самый удачный. Перелет до Лондона любой компанией, далее покупаете билет на поезд до Абердина (придется ехать минимум с одной пересадкой), в Абердине покупаете билет на морской паром, который ходит два раза в сутки, и через пару часов пришевартовываетесь в городке Стромнесс — цехи вашего путешествия.

Используя такой маршрут, вы немного сэкономите средства, посмотрите страну из окна поезда, но потеряете во времени и измучаетесь со своим багажом, который таскать с собой при таком раскладе не очень удобно.

Я выбрал второй вариант. Спокойно покупаете билет на самолет компании British Airways прямо до конечного пункта, точнее почти до него (придется добираться на такси еще полчаса, так как аэропорт немного в стороне). Огромный плюс состоит в том, что можно зарегистрировать свой багаж прямо до конечной точки, и вы путешествуете как белый человек, с рюкзачком за спиной. Кроме того, вы можете отправить багаж грузовым рейсом этой же компании, что очень актуально для фотографов и технических дайверов, когда багаж превышает все мыслимые размеры. Компания British Airways снисходительно смотрит на вашу огромную дайверскую сумку. Единственное требование к сумке, чтобы ее вес не превышал 32 кг. Я этим беззастенчиво пользовался, и когда меня просили «облегчить» мою сумочку, я честно доставал оттуда пару «чего-нибудь» и вез это как ручную

кладь. Мой «рюкзачок» весом в 26 кг никто ни разу не просил взвесить, поэтому, имея общий вес в 72 кг, я ни разу не заплатил за перевес и ни разу не нарушил правила.

Однако, выбрав такой вариант, вы должны быть готовы к постоянным взлетам-посадкам, правда, в течение всего одного дня. Вот ваш маршрут: Москва — Лондон — Эдинбург — Уик — Киркуолл. Стоимость перелета точно назвать нельзя, так как она сильно варьирует от срока заказа билета и количества свободных мест, сумма стартует от 650 долларов США и может увеличиться более чем вдвое.

Погода на островах встретила меня чисто британским моросящим дождем, сменяющимся солнцем. Я решил остановиться на судне, чтобы не суетиться с утра и получить узнать условия проживания на борту. Все боты представляют собой небольшие переделанные рыболовные сейнеры, с кают-компанией, четырьмя двухместными каютами, помещением для переодевания и хранения снаряжения и ходовой рубкой, укомплектованной всем необходимым. Все различия только в размерах судна. Так, один из самых больших ботов Halton стал мне домом на ближайшие шесть дней. На борту есть душ, туалет, вода, плита, чайник, отопление, 220 V и т. д. Из оборудования для дайвинга предоставляются 12-и 15-литровые стальные баллоны (спорки необходимо заказать предварительно), груза, нитрокс, тримикс, любые ребризеры (особенно популярны Buddy Inspiration и Draeger). Можно также взять оборудование напрокат.

Конечно, возможно остановиться и в гостинице, и в гостевом доме. Надо быть готовым к тому, что никаких шикарных апартаментов не предвидится. Ваш номер будет чистым, но небольшим. Самая ближняя и, наверное, наибольшая гостиница называется «Стромнесс» и выходит своим фасадом на набережную порта, где и базируются все дайверские боты. Номер в ней, в зависимости от сезона и загруженности, стоит от 35 до 50 фунтов стерлингов на базе завтрака. Городок совсем небольшой, поэтому смело можно бронировать гостиницу в самом отдаленном уголке города, пешком до набережной минут пятнадцать из любого конца города.

Городок очень чистенький и дружелюбный. Население составляет около двух тысяч человек, поэтому все друг друга знают и здороваются, в некоторых пабах можно поест и выпить без оплаты, а оплатить, к примеру, на следующий день. На набережной расположено большое количество пабов и ресторанов, различные магазинчики сувениров. На этой сравнительно небольшой территории, я имею в виду остров, находится три или четыре музея истории.

Однако вернемся к дайвингу. Снаряжение, которое используется в ходе погружений, — стандартное. Часто владельцы судов просят привезти с собой ленту грузового пояса, если вы используете тип соединения вашего регулятора DIN, это тоже не проблема.

Необходимо отметить, что обязательным элементом оборудования является декомпрессионный буй (желательно иметь и лифт-бэг), так как не всегда представляется возможным найти спусковой конец для подъема на поверхность. Кроме того, погружения проводятся в условиях постоянных течений, иногда такой силы, что я, например, один раз не смог удержаться двумя руками на «ходовике», поэтому буй выпускал уже в толще воды. Бухта Скапа-Флоу имеет достаточно большую акваторию и всего три узких прохода в открытый океан. Естественно, что сила морских приливо-отливных течений в этих местах достигает нешуточной силы, а ведь именно в этих местах затоплены так называемые «блок шипе», корабли, исключающие несанкционированные проникновения в бухту, где базируется военно морской флот Великобритании. Для меня было открытием, как спокойно используют декобуй британские и шотландские дайверы, для них это дело привычное. Наверное, нам надо уделять больше внимания этой части обучения, так актуальной во многих морях и океанах мира (вы выпускали буй на начальной стадии своего обучения? А когда продолжили совершенствование?), а кроме того, мы должны готовить «дайверов открытой воды» (Open Water Diver) в прямом смысле, а не «дайверов идеальных условий», как это происходит зачастую.

Безусловно, все погружения проводятся в сухих костюмах, так как температура воды варьирует от плюс десяти до плюс восьми градусов. Термоклин не ощущается, по крайней мере осенью. Летом поверхностный слой воды прогревается до двадцати градусов. Видимость под водой зависит от времени года и составляет от семи до двадцати метров. «Цветение» воды происходит два раза в год, в марте и сентябре.

Естественно, погружения проводятся только на затопленные объекты. В первую очередь это, конечно, известная «семерка» германского флота открытого моря времен Первой мировой. Кроме того, возможны погружения на «блок шипе», покоящиеся на мелководье проливов. Часть судов лежит вверх килем, однако осмотреть орудия главного калибра все равно возможно. Другая часть судов лежит на борту, и лишь немногие стоят на ровном киле. Проникновение внутрь всех судов не вызывает сложностей, но требует специального оборудования, которым я в этот раз не

располагал, поэтому я не залезал далеко. Исключение составляет «блок шипе» «Тобарка», который лежит на глубине 10–15 метров на ровном киле. Доступ во все части корабля, включая машинное отделение, не вызывает затруднений.

Для любителей wreck diving в акватории Скапа-Флоу есть все, что душе угодно — и крейсера, и минные заградители, и подводные лодки, и торпедные катера, в общем, все классы кораблей для осмотра и обследования.

В досье дайверу

«Бруммер»

Корабль был построен на верфи города Штеттин (Щецин). Строительство началось 11 декабря 1915 г., а закончилось в 1916 г. Корабль имел водоизмещение 4308 тонн и приводился в движение 2 турбинами и 2 винтами. Корабль мог развивать скорость до 28 узлов. Размеры корабля составляли 462 фута в длину, 44 фута в ширину, 20 футов в высоту. «Бруммер» имел броневой пояс толщиной 1,6 дюйма. Броневой пояс ходового мостика и лобовая броня орудия главного калибра были 3,8 дюйма в толщину, а палуба — 0,6 дюйма в толщину. Корабль был оснащен четырьмя орудиями калибром в 5,9 дюйма и двумя противовоздушными пушками, калибром в 3,4 дюйма Судовая команда состояла из 309 офицеров и матросов.

Корабль находится в хорошем состоянии, несмотря на несколько разрушенных участков, и полностью доступный. Лучшее место для осмотра, пожалуй, ходовой мостик. Практически к нему ведет спусковой конец. Минимальная глубина от поверхности воды до борта судна — 20 метров, по грунту — 36 метров. Орудие главного калибра, калибром 5,9 дюйма, до сих пор в хорошем состоянии. Две мачты корабля повреждены и сейчас покоятся на дне. Но на мачтах по сей день сохранились антенны, лампы и дальномеры. Недавно с корабля сняли и поместили в музей 2 винта. Конец якорной цепи лежит на дне.

Затопленный корабль лежит недалеко от скалистых островков, в середине залива, известный как Barrel of Butter (бочка масла).

«Кёльн»

Корабль был построен в Гамбурге на верфи Blohm & Voss. Строительство началось 5 октября 1916 г. и завершилось в 1918 г. Водоизмещение 5,531 т. Размеры корабля составляли 510 футов в

длину, 47 футов в ширину и 21 фут в высоту. Две машины разгоняли «Кёльн» более чем на 29 узлов. Броневой пояс 2,4 дюйма. Броня рубки 3,8 дюйма. Вооружение: восемь пушек калибра 5,9 дюйма, две на носу корабля, одна на мостике, одна в районе грот-мачты, две в центре кормы, а также три противовоздушные пушки калибра 3,4 дюйма. На корабле было четыре торпедных аппарата, диаметром 23,6 дюйма, стоящих на палубе. «Кёльн» был значительно больше и лучше вооружен, чем «Бруммер». Судовая команда состояла из 559 офицеров и матросов. Корабль затоплен 21 июня 1919 г.

Судно лежит на глубине 35 м. Глубина от поверхности воды до борта — 20 м. Корабль находится в хорошем состоянии. Два носовых орудия уже после затопления были демонтированы и помещены в музей.

В кормовой части, в районе трубы до сих пор сохранилось орудие калибром 5,9 дюйма. Погружение лучше проводить в носовой части корабля, так как она лучше сохранилась. В кормовой части интерес представляют два орудия, находящиеся прямо после разлома.

«Дрезден»

Он был спроектирован и построен на заводе Howaldswerke в Киле. Закладка произошла 25 апреля 1917 г. На воду спущен в 1918 г. Корабль имел водоизмещение 5,531 тонны. Две машины, скорость — более 28 узлов. Броневой пояс

2,4 дюйма. Палуба защищена броней 2,4 дюйма. Броня орудия главного калибра — 3,8 дюйма. Вооружение составляло 8 орудий 5,9 дюйма в отдельные башни; 2 из них были на носу корабля, одна на задней стороне мостика в районе грот-мачты, две — по центру в корме. Также на судне были 3 противовоздушных орудия, калибром 3,4 дюйма. На палубе установлены 4 торпедных аппарата, диаметром 23,6 дюйма. Судовая команда состояла из 559 офицеров и матросов. Корабль затоплен 21 июня 1919 г. «Дрезден» лежит на глубине 34 м на левом борту. Глубина от поверхности воды до борта от 16 до 18 м. Якорные цепи лежат на дне. Носовые орудия демонтированы и помещены в музей. За ходовым мостиком, ближе к корме, было три трубы. Сейчас на месте фальш-труб зияет провал, с множественными завалами металлических конструкций. Дверные проходы сейчас расположены горизонтально. Якорь до сих пор лежит впереди форштевня.

«Карлсруэ»

Строительство корабля началось 31 января 1916 г. на верфи

Kaiserliches Werft в Вильгельмсхафене. Закончилось в 1917 г. Он принимал участие в военной кампании осенью 1917 г. во время завоеваний балтийских островов. Корабль был значительно легче, чем «Кёльн» и «Дрезден». Водоизмещение корабля составляло 5,354 т. Корабль приводился в движение с помощью двух турбин, работающих на смешанном топливе. Проектная скорость — около 28 узлов. Броневой пояс — 2,4 дюйма. Броня орудия главного калибра — 3,8 дюйма. Вооружение: 8 орудий Из них два на носу, две — перед капитанском мостиком, 2 — на палубе ближе к готмачте, 2 — на бортах. Также на «Карлсруэ» были установлены 2 противовоздушные пушки, с броней 3,5 дюйма, и 2 торпедных аппарата, стоящих на палубе, диаметром 19,7 дюйма. На корабле могло находиться около 200 мин. Судовая команда состояла из 475 офицеров и матросов. Затоплен 21 июня 1919 г.

Корабль лежит на глубине 26 м от поверхности воды. А расстояние от борта до поверхности воды составляет 12–14 м. В отличие от других кораблей этот сильно поврежден, особенно в средней части. Тем не менее из-за небольшой глубины и естественного освещения возможно детально осмотреть wreck за одно погружение.

«Кёниг»

Строительство корабля началось 1 марта 1913 г., закончилось 10 августа 1914 г. Водоизмещение 25 388 тонны. Размеры корабля составляли 575 футов в длину, 97 футов в ширину, 30 футов в высоту. Корабль приводился в движение с помощью 3 больших винтов. Максимальная скорость — 23 узла. Корабль был оснащен броневым поясом, толщиной 13,8 дюйма. Главный калибр — 10 орудий, диаметром 12 дюймов, установленных на центральной линии судна. Пушки имели дальнобойность 15 000 ярдов. Эти массивные орудия были покрыты броней толщиной 11,8 дюйма. Для усиления боевой мощи на судне были установлены 14 казематных бортовых орудий калибра 5,9 дюйма, 6 орудий калибра 3,45 дюйма и 4 противовоздушных орудия калибра 3.45 дюйма. Также на корабле были установлены 5 торпедных аппаратов толщиной 19,7 дюйма. Каждая казематная бортовая пушка была установлена на вращающейся турели и защищена орудийной башней, которая вращалась вместе с пушкой. Эти пушки могли стрелять семью 101-пудовыми снарядами в минуту на расстояние 8 миль.

Сейчас «Кёниг» лежит на глубине 40 м. Расстояние от борта до поверхности воды — 20 м. Некоторые трофеи были перемещены в музей. Вокруг судна много незаметных обломков, разбросанных по дну; разорванный трубопровод, куски металла и

«Кронпринц Вильгельм»

Строительство корабля началось 21 февраля 1914 г. Закончилось 8 ноября 1914 г.

«Кронпринц Вильгельм», «Кёниг» и «Маркграф» были настолько большими, что пришлось расширять канал Киля для того, чтобы они могли выйти с верфи в море. Размеры судна составляли 575 футов в длину, 97 футов в ширину и 30 футов в высоту. Водоизмещение было от 25 388 до 25 800 тонн, в зависимости от загрузки судна. Корабль был покрыт броневым поясом толщиной 13,8 дюйма. Палуба была защищена броней 3,8 дюйма. Корабль оснащен 10 пушками 14-дюймового калибра, которые установлены в районе грот-мачты, 5 орудиями главного калибра с двумя стволами, 14 казематными бортовыми орудиями с броней 5,9 дюйма и противоздушными пушками с броней 3,45 дюйма. На судне 5 торпедных аппаратов.

Турбины мощностью 46 000 л.с. позволяли развивать скорость до 21,3 узла. В своем классе это был самый быстроходный корабль. Для обслуживания судна требовалось 1136 человек судового экипажа. Сейчас судно лежит на глубине около 34 м. Это не такой глубокий дайв, как на «Кёниг», но, несмотря на это, очень интересный.

«Маркграф»

Корабль был построен по образу и подобию «Кёнига» и «Кронпринца Вильгельма». Строительство началось 4 июня 1913 г., а завершилось 1 октября 1914 г. Водоизмещение составляло 25 388 т. Размеры корабля составляли 575 футов в длину, 97 футов в ширину и 30 футов в высоту. Судно приводилось в движение тремя большими винтами, которые позволяли развивать скорость более 21 узла. На судне было установлено 10 орудий в пяти сдвоенных оружейных башнях, покрытых броней 12 дюймов, 14 казематных бортовых орудия с броней 3,45 дюйма и 4 противоздушные пушки, покрытые броней 3,45 дюйма. Экипаж судна составлял 1136 человек.

«Маркграф» лежит на глубине 45 м. Расстояние от поверхности воды до борта — 24 м.

Все золото «Черного принца»

Это было в декабре 1923 г. Инженер В. С. Языков, худой, в длинном, не по сезону тонкого сукна пальто, из-под которого чуть выглядывали над поношенными штиблетами брюки, в

широкополой шляпе, натянутой на уши, с ветхим портфелем под рукой, топтался у подъезда ОГПУ, не решаясь открыть дверь.

Было холодно. Он крепко прижимал портфельчик, где лежала обыкновенная канцелярская папка с исписанными листами — доказательством о кладе, что покоится на дне Черного моря со времен Крымской войны.

...Волею судьбы ноябрь 1854 г. стал роковым для многих экипажей вражеских судов, находившихся на рейде перед осажденным Севастополем. Их было около тридцати; французских, английских, американских транспортов с боеприпасами, зимним обмундированием для армии, фуражом для кавалерии. Они оставались на рейде потому, что вход в Балаклавскую бухту был перегорожен специально затопленными русскими кораблями. 13 ноября, как писала английская газета «Таймс», над лагерем осаждавших «...разразилась буря. Она началась около семи часов утра. Ей предшествовал дождь и шквал. Около десяти часов положение было безнадежное». Суда, стоявшие на рейде, срывало с якорей. Погиб «Прогресс», потом «Резолют» с грузом пороха.» Всего 27 единиц флота.

Один из первых в мире железных винтовых пароходов, «Принц», лишился якорей. Капитан Христи приказал рубить рангоут, чтобы меньше креноло. Такелаж, упавший за борт, намотало на винт, и судно понесло на скалы. Через несколько минут «Принц» оказался на дне со штабом госпиталя, складом медикаментов, снаряжением на сотни тысяч долларов, первым полевым электрическим телеграфом и подводным аппаратом, предназначенным для расчистки входа в Балаклавскую бухту.

И чем дальше отдалялась дата гибели «Принца», тем ярче разгоралась легенда о золоте, хранившемся в его трюмах. Та же «Таймс» сообщила, что пароход затонул с 500 тысячами франков, затем сумма увеличилась до пяти миллионов фунтов стерлингов, которые якобы предназначались для уплаты жалованья осаждающим и флоту.

С годами вместо «Принца» в людской молве появился «Черный принц». Водолазы, пытавшиеся проникнуть на него, утверждали, что он лежит на 30-саженной глубине под толстым слоем ила с кормой над пропастью. К 1970-м годам море вернуло все суда, кроме... «Принца». Авантюристы и кладоискатели всего мира следили за историей легендарного парохода

В число кладоискателей время от времени попадали и российские энтузиасты, например, русский изобретатель Пластунов. Но и ему не повезло.

В 1901 г. пришла очередь итальянских любителей острых ощущений. Изобретатель глубоководного скафандра Джузеппе Рестуччи возглавил экспедицию за сокровищами. Через несколько дней им удалось найти корпус большого корабля. Итальянские водолазы подняли со дна якорь, подзорную трубу, винтовки, куски железной и деревянной обшивки. Но никакого золота они не нашли. Итальянцы покинули бухту в 1903 г., но через два года вернулись, чтобы продолжить поиски в другом месте. Обнаружили еще один затонувший корабль, но золота на нем опять не оказалось.

Первая мировая война, а затем революция надолго остановили поиски сокровищ. В 1922 г. один ныряльщик-любитель достал со дна моря у входа в бухту несколько золотых монет. Так снова возник интерес к золоту «Принца». Как и всегда в таком деле, не обошлось без предложений, поступивших от буйных сумасшедших, обративших избытки скопившейся у них энергии на изобретение неизвестно чего. Один из них, энтузиаст из Феодосии, выступая в местной печати, уверял всех, что «Принц» лежит на дне самой бухты.

Метод, предложенный местным Маркони, оказался очень прост. Он предложил перегородить бухту плотиной, а воду откачать, после чего золото с корабля можно будет вывозить тачками. О дальнейшей судьбе изобретателя ничего не известно.

Мысль о богатствах, скрытых под водой, не давала покоя и В. С. Языкову, который собрал массу сведений и объединил свои усилия с талантом другого корабельного инженера — Е. Г. Даниленко. Никто не верил «бывшим», считая их авантюристами, прожектерами. И тогда они решились пойти в ОГПУ, к самому Дзержинскому. Точнее, решил это сделать он, Языков.

Феликс Эдмундович принял инженера

— ...Подводный аппарат конструкции Даниленко, — от теплоты кабинета, заинтересованности слушателей, из которых он знал по портретному сходству только Дзержинского, голос у Языкова становился увереннее, а речь убедительней, — рассчитан на глубины до восьмидесяти саженей. Три наблюдателя будут связаны с поверхностью грузовым тросом, телефоном, шлангом подачи воздуха и вторым — для выхода отработанного. Иллюминаторы обеспечат почти круговой обзор. Все это облегчит поиск и подъем золота

Языков умолк. Он смотрел на Феликса Эдмундовича, внимательно разглядывавшего чертеж-схему водолазного колокола Даниленко. Дзержинский поднял глаза от бумаг и ободряюще взглянул на инженера

— Продолжайте.

— Принцип аппарата не нов, но имеет свои достоинства перед иностранными: свободная циркуляция воздуха, механическая рука для захвата груза»

Дзержинский потер правой ладонью подбородок. Окружающим был знаком этот жест: признак активной работы мысли.

— Значит, вы предполагаете, что при помощи этого аппарата можно будет в кратчайшие сроки осмотреть рейд Балаклавской бухты? Верно я вас понял?

Языков молчал, лихорадочно обдумывая ответ. Все-таки это десятки квадратных километров.

— Относительно. Нам нет необходимости исследовать весь рейд. Вот здесь, — он развернул вдвое сложенный рисунок тушью, — очерчен предполагаемый район поиска.

— А почему вы решили, что именно здесь?

— Предположительное место гибели «Принца» составлено по данным отчетов экспедиции, рассказов очевидцев, прессы.

Языков зачитал несколько страниц, посмотрел на Дзержинского. Председатель ОГПУ помолчал некоторое время, изучая схему, потом спросил:

— Вы понимаете, в какое время пришли к нам с проектом?

— Да. Понимаю. Это стоит денег, которых, возможно, не так много у республики. Но нам некуда больше идти, и мы надеемся, что вы поймете суть предложения. Она кроется не только в золоте «Принца»: дно морей — это настоящие кладовые. Непочатые кладовые.

Рассчитано верно, отметил про себя Дзержинский: золото — это хорошо, но и поднятые суда избавят нас от многих расходов.

Перед собравшимися сидел уже не глава ОГПУ, а будущий председатель ВСНХ СССР, один из первых советских организаторов производства

— Что вам нужно для этой экспедиции — назовем ее Экспедицией подводных работ особого назначения — ЭПРОНа?

В первый раз на бледном лице Языкова выступил лихорадочный румянец

— Самое малое: баржу с лебедкой, двух водолазов, несколько такелажников, катер, который будет буксировать баржу со спущенными под воду наблюдателями.

Первый советский водолазный доктор Константин Алексеевич Павловский вспоминал впоследствии: «Нас было около тридцати, первых эпроновцев, а в распоряжении экспедиции — испытанный снаряд Даниленко, баржа «Болиндер» с лебедкой и буксирный катер. Нам казалось, что найти «Принца»

будет не так уж трудно: он был единственным железным судном, погибшим в том урагане. Подходы к Балаклавской бухте были разбиты на квадраты, и начались поиски. Дно моря было сплошным кладбищем деревянных кораблей. Поначалу мы проходили мимо остатков из мореного дуба, цепей, якорей, мачтовых поковок, но кто-то предложил заняться попутно подъемом всего ценного, что встречалось на пути. В конце концов операции эти настолько развились, что понадобилось увеличить число водолазов и образовать специальную подъемную группу».

В середине 1924 г. группа перешла в Севастопольскую бухту, набитую после Крымской, мировой и Гражданской войн остовами различных судов, кабелями, тросами, противоминными сетями и десятками затонувших и притопленных барж, катеров и военных кораблей. На северном рейде лежало несколько подводных лодок и выброшенный на берег эсминец «Гневный», в южной части — миноносец «Заветный», а у входа в бухту проглядывался затопленный дредноут «Императрица Мария». Не было в ту пору цены тому, что поднималось со дна и снова служило людям. Эпроновцы возвращали к жизни малый флот.

Многое из прошлого ушло под воду. Руины архитектурных, портовых и других сооружений, древние корабли. И только технический прогресс в последнее столетие создал условия для развития подводной археологии. Когда-то у историков и философов было не так уж много источников, которыми они оперировали в поисках истины. Потом пришла на помощь археология с дешифрованными египетскими иероглифами, клинописью Двуречья, расшифровкой священных книг «Пополь-вух» — «Книга народов» индейцев киче, и т. д. и т. п.

Вот почему уже в 20-е гг. внимательно следили за работой ЭПРОНа ученые. Изучая случайные находки водолазов, профессор Р. А. Орбели пришел к мысли о необходимости «перевернуть страницу» в истории этой подводной организации, отнюдь не отвлекая ее от насущных задач. Он предлагал поставить рядом с геологическими, гидрогеологическими, гидротехническими и флоро-фаунистическими изысканиями исторические подводные работы с использованием средств того времени. Он мечтал о Музее подводных изысканий, призывал к массовому походу в изучение «подводной старины». Великие народы, культуры и цивилизации, мало того — целые периоды прошли по степям и лугам, по морям, рекам и озерам Советского Союза, — говорил в те годы профессор Орбели.

Его первый доклад о подводной археологии перед

краснофлотцами ЭПРОНа был поддержан начальником ЭПРОНа Фотием Ивановичем Крыловым; «Согласен использовать на практике учеников ВМВТ под руководством профессора Р.А Орбели».

5 августа 1937 г. был подписан приказ № 100: «Придавая исключительное значение производству научно-исследовательских работ с целью изучения находок под водой и в грунте, относящихся к древности, а также происшедших в береговой полосе изменений с целью последующего укрепления берегов, по инициативе проф. Р. Орбели приступить к обследовательским работам близ Керчи, Феодосии, Херсонеса и Ольвии...»

Профессор Орбели стал готовиться к первой экспедиции. В Одессе организовывалась плавучая база для изысканий в Ольвии. Однако в это время поступили сведения о пяти «запорожских или турецких судах», потопленных в «давние времена» на реке Буге близ города Первомайска, а также о затонувшем в том же Буге около села Сабатиновка челне. Это были первые сведения, полученные от населения после многих научно-популярных лекций профессора об исторической важности подводных находок. Экспедиция — «грузовая машина с персоналом и аппаратурой» — направилась в село Сабатиновка. У развернувшегося лагеря на крутом берегу Буга день и ночь толпились люди, наблюдая за работой невиданных в тех краях водолазов. Они уходили под воду с «Мельницкой кручи». Затянутый илом челн лежал килем вверх в ста метрах от древнего водопоя, под которым впоследствии были обнаружены следы стоянки первобытного человека. Чтобы не повредить находку, решили не применять лопат, а попробовать промывание, в котором участвовали десятки колхозников.

Работы начались в пять часов утра, и к десяти челн при помощи заведенных под него водолазами талей был поднят на берег. Дальнейшие исследования установили, что челн был сделан из узкослойного дуба, возраст которого равнялся 360 годам. Древесина имела большую зольность и содержала больше железа, чем древнейшие из лодок, известных до того человеку. Челн был собратом ладожскому, найденному в 1880-х гг. профессором А. Иностранцевым, но в два с половиной раза крупнее

Благодаря применению акваланга в свое время стала возможна Пантикапейская экспедиция 1957 г., в которой участвовали историки и археологи МГУ, а также студенты Московского авиационного института. Было исследовано дно,

прилегающее к древним юродам Нимфею и Пантикапею. В 1958 г. аквалангисты освоили семнадцать подводных гектаров древней Фанагории — второй столицы Боспорского государства. Экспедиция из тридцати аквалангистов Керченского историко-археологического музея исследовала рифовые зоны недалеко от Тамани. Со дна моря были подняты якорные камни, свинцовые и каменные штоки весом до двухсот килограммов, рыбацкие грузила, был обнаружен двухметровый слой пустых устричных раковин, амфоры из Хиоса, Фасоса и Синопа. Находки говорили об активной жизни побережья Тамани в IV–III вв. до н. э., о существовании якорных стоянок и гаваней в зоне мысов Тузла — Панагия.

А что же с золотом «Черного Принца»? Последней его искала японская фирма «Синкай когиоесио лимитед». Ее представители обратились с ходатайством к Советскому правительству о разрешении работ у Севастополя. Взорвав массу подводных скал, промыв и просеив через специальное сито тысячи тонн песка, истратив около трехсот тысяч долларов, фирма подняла со дна Балаклавской бухты... семь золотых монет времен Крымской войны с изображением профиля английской королевы.

Но настоящим золотом для народного хозяйства обернулись поднятые эпроновцами со дна морей и рек корабли и суда. Только в Черном море к концу Гражданской войны их насчитывалось более трехсот пятидесяти единиц!

Но еще больше остается на дне возле того же Севастополя и ждет своего подводника!

В последние годы в различных средствах массовой информации, главным образом в Интернете, настойчиво муссируется оригинальная версия событий; сокровища «Принца» все же нашли подчиненные ОГПУ службы, засекретили открытие, а средства по приказу Сталина направили на строительство Днепрогэса и индустриализацию страны.

Красиво, но, увы, маловероятно...

Сокровища «Лютин» ждут своего часа!

Фрегат «Ла Лютин» был одним из самых быстроходных судов французского военного флота. В одном из морских сражений он был захвачен англичанами и в качестве приза приведен в Лондон. Свою дальнейшую службу фрегат продолжил уже под британским флагом. В английском флоте за ним закрепилось имя «Лютин», без французского артикля «Ла».

В свое последнее плавание «Лютин» вышел 9 октября 1799 г. из Ярмута, Корабль держал курс к берегам Голландии. Спустя

восемнадцать часов, когда «Лютин» находился у входа в залив Зейдер-Зе, начался сильный шторм. Стараясь избежать грозившей судну опасности быть выброшенным на прибрежные отмели голландского берега, капитан фрегата решил держаться в открытом море. Но все попытки отойти от берега оказались напрасны, и фрегат сел на мель между островами Терсхеллинг и Влиланд. Северо-восточный ветер ураганной силы опрокинул судно, и оно затонуло на небольшой глубине. Из 200 человек экипажа до берега добрался один матрос. Позже он умер по пути в Англию.

Гибель фрегата явилась тяжелым ударом для страховщиков «Ллойда»: «Лютин» должен был доставить в Гамбург принадлежавшее группе лондонских купцов золото в слитках и монетах, общая стоимость которого оценивалась в 1 млн 175 тыс фунтов стерлингов. Пока в Англии обсуждались планы подъема золота с погибшего фрегата, слухи о затонувшем кладе распространились по всему побережью Голландии. Во время сильных отливов борт судна был виден под водой и проникнуть в его трюмы не представлялось особенно трудным. В течение полутора лет местные жители и рыбаки добывали сокровища из недр погибшего корабля. За восемнадцать месяцев с «Лютина» было поднято золота на сумму более 70 тысяч фунтов стерлингов. Однако с каждым месяцем проникать на затонувшее судно становилось труднее: «Лютин» всю глубже засасывало в илистый мягкий грунт, а сильное течение заносило его корпус песком. Вскоре попасть внутрь корабля стало невозможно.

О сокровищах фрегата вспомнили лишь спустя два десятилетия. В 1821 г. король Нидерландов Вильгельм I выдал жителям острова Терсхеллинг концессию на право заниматься поисками и подъемом золота «Лютина», оставляя себе половину найденного. Спустя два года эта концессия была переуступлена английскому королю Георгу, который в дальнейшем передал ее «Ллойд». С этого времени поисками клада занимались англичане. За пять лет, с 1855 по 1861 г., они подняли с борта «Лютина» около 40 тысяч фунтов стерлингов. В 1859 г., помимо золотых монет и слитков, был найден судовой колокол «Лютина». В 1896 г. его подвесили в центральном зале «Ллойда», и с тех пор родилась традиция: каждому важному сообщению здесь предшествует удар колокола, снятого с затонувшей фрегата.

До начала XX в. было предпринято несколько попыток найти золото «Лютина». Создавались акционерные общества, организовывались экспедиции, тратились огромные состояния.

Иногда после месяцев упорного труда поисковикам удавалось откопать уже совсем развалившийся корпус фрегата, но в течение нескольких часов его снова заносило песком. В 1895 г. англичане даже попытались возвести стену «Лютина», которая препятствовала бы заносам. Для этого на дно было уложено более семи тысяч мешков с песком весом по сто пятьдесят килограммов каждый. Но и это не помогло. За полвека поисков с затонувшего корабля удалось поднять всего тысячу фунтов стерлингов.

В мае 1911 г. на месте гибели «Лютина» работала экспедиция английского капитана Гарднера. В ее распоряжении имелось специально оборудованное судно «Лайонс», на борту которого были установлены мощные насосы. С их помощью под двенадцатиметровым слоем песка был обнаружен остов «Лютина». К концу лета корпус фрегата был полностью освобожден из плена наносов, и водолазы обнаружили, что пороховой погреб, где хранилось золото, от времени разрушился. Сотни железных ядер, спаянных ржавчиной, образовали толстую корку. Это был огромный сейф, созданный природой. Капитану Гарднеру удалось взорвать образовавшуюся броню. Но наступившие осенние штормы заставили экспедицию прекратить работу. За зиму «Лютин» снова занесло песком. На возобновление работ денег у капитана Гарднера не было. Всего им было поднято несколько золотых и серебряных монет.

В дальнейшем еще не раз предпринимались попытки достать золото со злополучного фрегата, однако ни одна из них не увенчалась успехом. И лишь поднятый с него колокол, который висит в штаб-квартире компании «Ллойд» в Лондоне, напоминает о том, что сокровища «Лютина» по-прежнему ждут своего часа.

Клад с «Ле Шамо»

В начале июля 1725 г. французский фрегат «Ле Шамо» вышел в море из порта Рошфор и взял курс к берегам Канады. Рейс этот был не вполне обычен: на борту фрегата находился новый губернатор Квебека Труа-Ривьер, направлявшийся к месту службы. Его сопровождала группа чиновников колониальной администрации, а в трюме, помимо обычного груза — скота, овощей, одежды, оружия и т. д., находилась весьма солидная сумма: 116 тысяч ливров золотом.

Из-за встречных ветров переход через Атлантику продолжался значительно дольше, чем намечалось, и только в конце августа моряки увидели землю. Это был остров Кап-Бретон. 25 августа начался невиданной силы ураган. Но опытному

капитану Сен-Жаме удалось увести судно из эпицентра шторма, и к утру следующего дня от надежной бухты островка Порте Нова его отделяло всего десять миль. Однако пройти эти десять миль «Ле Шамо» так и не удалось: маневрируя, корабль налетел на подводные камни (которые по сей день называются рифами Шамо). Жители прибрежных деревушек Бален и Пти-Лоррен нашли на берегу лишь обломок мачты с обрывками французского флага...

Вечером того же дня губернатор и комендант крепости Луибур, прибывшие на место катастрофы, стали очевидцами последнего акта трагедии — в бухте Кельпи всплыли десятки тел. А вот малейших следов груза, ради которого и были, собственно, затеяны поисковые работы, обнаружить не удалось, хотя корабль погиб в двух шагах от берега и затонул на небольшой глубине. Все были уверены, что для опытных ныряльщиков обнаружить сундуки с золотом не составит особого труда. Стихия, однако, внесла свои поправки: штормовая погода надолго задержала поиски, а когда они возобновились, с морского дна удалось поднять лишь несколько пушек и якорей. Золото исчезло бесследно.

Так закончилась первая и последняя попытка французских властей спасти сокровища «Ле Шамо». В последующие 200 лет о них вообще не вспоминали. Лишь с начала XX в. на место крушения фрегата пришли первые экспедиции. В 1961 г. ныряльщику-любителю Ролексу Сторму, голландцу по происхождению и художнику по профессии, повезло сразу: в первый же день он обнаружил кучи заржавевших ядер и несколько пушек. В следующее погружение Сторм нашел под кучей пушечных ядер французскую серебряную монету. Третья попытка увенчалась обнаружением бюста Людовика XV с датой «1724». Но на этом все и закончилось. Сколько ни ныряли Сторм и его товарищи, море не вознаградило их больше ничем.

Павлиний трон в трюме «Гровенора»

15 июня 1782 г. британский фрегат «Гровенор» под командованием капитана Коксона покинул порт Тринкомали на восточном побережье острова Цейлон и взял курс к мысу Доброй Надежды. Коксон рассчитывал за три недели достигнуть южной оконечности Африки, обогнуть с божьей помощью страшный мыс и дальше уже спокойно идти к английским берегам.

Капитан был спокоен за свою команду. Несмотря на некоторую ее разношерстность (под его началом, помимо

британцев, состояли итальянцы и индийцы), на матросов можно было положиться. Не вызывали тревоги и пассажиры — британские офицеры со своими семьями, достойно послужившие королеве и обеспечившие себя на остаток жизни. Крупно не повезло бы пиратам, задумавшим встать на их пути.

Единственное, что беспокоило braveго капитана, — погода. Неустойчивый ветер то гнал фрегат к берегам Африки, то надолго исчезал, оставляя судно беспомощно покачиваться на редкой зыби, пассажиров — скучать, а капитана — нервничать.

Капитан Коксон не спешил на берег — море было его домом. Единственное, что торопило его, — желание поскорее доставить груз, снять с себя чудовищную ответственность за содержимое тяжелых ящиков, плотно стоящих в глубоких трюмах «Гровенора». Шутка ли: семьсот двадцать слитков золота, тысяча четыреста пятьдесят слитков серебра, девятнадцать неподъемных сундуков, набитых «добытыми» в Индии во славу британской короны сапфирами, изумрудами и брильянтами, да одних золотых монет на сумму семьсот семнадцать тысяч фунтов стерлингов. И, наконец, самая большая ценность, бережно упакованная в огромный, похожий на гроб для великана, ящик. О содержимом ящика знал на судне только капитан»...

В ночь на 4 августа ветер стал попутным и заметно усилился. Сильнее потрескивали мачты, фрегат прибавил ход. По всем расчетам, к вечеру следующего дня должен был появиться мыс Доброй Надежды.

Но мыс не заслужил бы своей печальной славы, если бы позволял кораблям свободно, без приключений, проходить мимо. Так вышло и на этот раз. Ранним утром 4 августа, когда пассажиры и члены команды, за исключением вахтенных, еще нежились в постелях, их уже поджидал страшный сюрприз. Мыс, до которого должно было оставаться еще более сотни миль, вдруг вырос прямо по курсу корабля!

На истошный крик вахтенного на палубу выскочил, в чем был, капитан. В один момент оценив обстановку, Коксон начал отдавать четкие приказы, матросы как обезьяны помчались по вантам, рассыпались по реям, убирая паруса, судно накренилось, из последних сил пытаясь отвернуть в сторону, но было уже поздно.

Все ближе вспененная полоса прибоя, похожая на пасть бешеного зверя. Вот заскрипели о корпус его зубы — подводные рифы, удар... треск обшивки, и когда-то прекрасный фрегат, теперь больше похожий на большую дырявую бочку, безвольно затрепыхался между двух огромных черных камней, «прокусивших» его насквозь, а теперь норовивших выплунуть

обратно в бушующее море.

У команды и пассажиров осталась единственная возможность спастись — перебраться с гибнущего корабля на сушу. Трое отважных матросов бросились в прибой, один из них тут же исчез под водой, но двум другим удалось добраться до берега, вытянуть за собой линь с привязанным к нему толстым канатом и закрепить канат на скалах. С помощью этого «моста» все оставшиеся в живых после крушения благополучно выбрались на берег.

Приключения несчастных пассажиров «Гровенора» на Черном континенте — отдельная безрадостная страница истории кораблекрушений.

Многие пассажиры погибли от рук местных жителей и болезней, от голода и жажды или отравившись незнакомыми растениями.

До ближайших очагов цивилизации было свыше тысячи километров. Достаточно сказать, что из ста тридцати четырех человек, волею рока оказавшихся на юго-восточном побережье Южной Африки, в Пондоленде, между Дурбаном и Порт-Элизабетом, выжили только тринадцать. Все остальные, включая капитана, погибли.

Через пять лет после трагедии были предприняты первые попытки добыть похороненные вместе с фрегатом сокровища. Однако море надежно хранило свою тайну. Только в 1842 г. некто капитан Бауден при помощи десяти профессиональных ныряльщиков смог обнаружить судно и точно определить его местоположение. На эту кропотливую работу ушел почти год. Но капитану не удалось достать из трюмов ни одной монеты — фрегат был наполовину засыпан песком, и ныряльщики просто не смогли добраться до люков. Передав своему нанимателю — Британскому адмиралтейству — координаты фрегата и информацию о том, что корабль скоро совсем скроется под слоем песка, капитан убрался восвояси.

Обидно, что труды Баудена пропали даром. В 1905 г. его последователям — представителям специально организованного в Йоханнесбурге «Синдиката по спасению «Гровенора»» — также пришлось потратить целый год, чтобы заново найти похороненный на дне корабль. Но в 1906 г. искатели кладов были вознаграждены первыми находками: они смогли достать с морского дна двести пятьдесят золотых монет и тринадцать пушек. Казалось, сокровище уже рядом, ныряльщики утверждали, что над палубами «Гровенора» всего пара метров песка. Синдикат

собрал с пайщиков деньги и приобрел землесосный снаряд. Вскоре работа закипела с новой силой

Но бешеный прибой оказался гораздо быстрее дорогой техники. На каждую тонну вынутого снарядом песка волны нагоняли две тонны новых подводных барханов. Добыча сокровищ стала больше похожа на сизифов труд.

В конце концов поисковики решили расчистить берег взрывами, чтобы вытащить фрегат целиком на сушу. Но эта попытка закончилась трагедией: один из рабочих погиб, остальные разбежались, и синдикат закончил свое существование.

В 1921 г. организовалась очередная контора, поставившая своей целью отыскать золото «Гровенора». Охотники за сокровищами учли ошибки своих предшественников и решили применить кардинально новый способ: прорыть туннель с берега до остова корабля и подобраться к бесценным трюмам снизу. До несметных богатств оставались считанные метры, когда разразился кризис: у искателей закончились деньги, а все кредиты были уже полностью исчерпаны.

Даже Первая и Вторая мировые войны не смогли прервать поиски. Экспедиции шли косяками друг за другом. Искатели сокровищ теряли драгоценный корабль и вновь обнаруживали его. В одной из экспедиций участвовал даже знаменитый писатель Артур Конан Дойл. Но и создателю Шерлока Холмса удача не улыбнулась. А всего за всю историю поисков охотникам за кладами удалось достать около восьми сотен золотых люнет и чуть больше половины пушек фрегата.

На месте гибели этого корабля и сейчас копошатся многочисленные золотоискатели. Пару лет назад им удалось вновь «открыть» таинственный фрегат и достать со дна несколько пушек и медную дощечку с именем одного из погибших пассажиров, подтверждающую, что обнаруженное судно и есть «Гровенор». Тут же появились претенденты на потенциальные сокровища. Первый из них король Пондоленда — места, где фрегат разбился о камни.

Любая безделушка, извлеченная с места гибели «Гровенора», поднимает мусть с человеческого дна Количество «владельцев», чутко следящих за поисками, неисчислимо. Каждый из них готов подтвердить свои права документально: родственники, наследники, владельцы сертификатов давно несуществующих страховых компаний, участники и вкладчики предыдущих экспедиций и синдикатов, их наследники. Что же заставляет этих многочисленных людей пристально следить за поисковыми

работами и яростно отстаивать свое право на долю добычи?

Помимо вышеперечисленных богатств, а их стоимость на данный момент оценивается в одиннадцать миллионов фунтов стерлингов, «Гровенор» вез в Англию еще одно сокровище, не поддающееся оценке. В трюме корабля в похожем на гроб ящике путешествовало «восьмое чудо света» — знаменитый павлиний трон шаха Джахана, Великого Могола. Именно при шахе Джахане был возведен Тадж-Махал в Агре, Соборная мечеть в Дели — величественные здания, являющиеся красой и гордостью Индии. Но кульминацией его правления стал павлиний трон — шедевр ювелирного искусства. Двухметровая спинка^[2] трона, украшенная сотнями тщательно подобранных драгоценных камней, по всем полутонам и оттенкам в точности повторяла распутившийся хвост павлина. Кроваво-красный рубин в сто каратов, огромные, сияющие, как полная луна, жемчужины венчали это удивительное творение индийских мастеров.

По следам героев Стивенсона

Историческая справка

Официальная, или летописная, если хотите, история Кубы началась в 1492 г., когда Христофор Колумб «открыл» райский уголок в Карибском море. Оценили остров по достоинству девять лет спустя — в 1511-м началась колонизация. Диего, сын первооткрывателя, заложил город Сантьяго. В 1519-м был основан юрод Сан-Кристобаль-де-ла-Абана. Все это не прошло незамеченным для исконных обитателей — индейцев-араваков. Их испанцы «переселили»...

Куба оставалась под управлением испанцев на протяжении четырех веков (кроме короткою периода британского правления в XVIII в.). Для них остров был источником богатств, от которого они не спешили отказываться.

XIX век был полон восстаний и войн за независимость. Однако самостоятельно кубинцам завоевать независимость так и не удалось, и долгожданная свобода пришла лишь после победы Америки в Испано-американской войне в 1898 г. После четырехлетнею правления Америка предоставила независимость Кубе в 1902 г. Предоставила, да не совсем даром — она оставила себе право вмешиваться во внутренние дела Кубы для защиты интересов Америки. Право это было внесено в конституцию острова (Поправка Плата). И правом этим Америка, не стесняясь, пользовалась на протяжении первой половины XX в.

Когда в 1883 г. английский писатель Роберт Льюис Стивенсон

издал свой всемирно известный «Остров сокровищ», книга моментально стала бестселлером. Сидя в уютном кресле у камина, читатель становился участником захватывающих приключений на тропических островах в Карибском море, служивших прибежищем флибустьерам; не на жизнь, а на смерть сразиться с «джентльменами удачи»; затаив дыхание, приподнимать крышку сундука, полного золота и драгоценностей. Успеху романа в немалой степени способствовало то обстоятельство, что повествование в нем строилось на реальных фактах. У писателя имелась подлинная карта острова и рукопись, повествующая о том, как знаменитый предводитель морских разбойников грабил торговые суда и прятал сокровища.

Долгое время кладоискатели не хотели верить в достоверность «вымышленного» острова и даже не пытались сравнить его описание с реальной географией Карибских островов. Между тем если бы они сделали это, то без труда убедились бы в поразительном сходстве «Острова сокровищ» с островом Пинос (Хувентуд) у южного побережья Кубы: та же округлая форма, напоминающая «жирного дракона, стоящего на своем хвосте», глубокая, кривая бухта, узкий мыс, закрывающий ее, и даже три характерных холма — «Фок-мачта», «Бизань-мачта» и «Грот-мачта»...

Из записок дайвера

Погружаемся. Видимость хорошая, но видал и лучше. С флорой и фауной ситуация аналогичная. По большому счету, если едешь на Кубу только нырять, в Варадеро делать особо нечего. Это атлантическое побережье, тут хуже видимость и холоднее вода, капризнее погода и беднее природа, чем на побережье Карибском. Но пребывание на Варадеро в отличие от бесполезного сидения на Карибских островах позволяет свободно передвигаться по всей стране. Кроме того, в районе Варадеро есть ряд уникальных мест, в которые погружают, правда, только особо отличившихся. Например, пещера Сатурно. А на карибское побережье можно и съездить. Выло бы желание и возможности.

На протяжении более чем трех столетий — с 1520 по 1830 г. — остров Пинос был главной базой пиратов в Карибском море. На его песчаных берегах высаживались шайки Джона Хоккинса, Ван Хорна и де Граафа, Черной Бороды, Аарита, Олинуа и многих других. Всех их привлекало то, что остров располагался близ оживленных морских путей, на нем в изобилии имелась пресная вода и бродили дикие животные, за счет которых можно было пополнить запасы провизии. Ну и, конечно, здесь имелась

возможность припрятать добычу.

Место зарытого клада пираты обычно отмечали пушечными ядрами, якорными цепями или медными гвоздями, вбитыми в ствол приметного дерева. В дополнение к этому чертились карты и писались пояснительные грамоты, хотя они мало что могли сказать непосвященным. Ведь в качестве ориентиров указывалась приметная скала или устье ручья, от которых нужно было отмерить столько-то шагов на восход или заход солнца. А потом, как написано в одной из таких грамот, «...копать с пол-ярда. Там найдешь кувшин с шестью тысячами золотых монет, сундук с золотыми брусками, шкатулку с драгоценностями, на которых выгравированы инициалы принцессы из Кастель-Бела и которые ценнее всего золота. Там же восемь рукояток от мечей, усыпанных брильянтами, одно распятие, три пары тяжелых золотых подсвечников, 23 кремневых мушкета и пистоля».

Впрочем, имелось немало фальшивых карт и грамот, заставлявших с подозрением относиться к подлинным старинным документам. Американец Гордон оказался одним из немногих, кто всерьез интересовался ими. Причем не последнюю роль тут сыграла книга Стивенсона, точнее, бросавшееся в глаза совпадение деталей с подробностями из дошедших до наших дней рукописей. Гордон, пожалуй, первый задался вопросом: а что, если описанное в ней правда и «Остров сокровищ» действительно существует? Тогда имевшиеся в его распоряжении пиратские грамоты, в которых, судя по всему, речь шла об одних и тех же местах, можно дополнить тем, что сообщено писателем и в итоге получить более или менее достоверные указания, где вести поиски!

После консультаций с географами Гордон пришел к выводу, что загадочный «остров сокровищ» скорее всего и есть Пинос. Но подтвердить или опровергнуть догадку можно было только отправившись туда. В начале 1940-х гг. Гордон снарядил небольшую экспедицию на собственной прогулочной яхте. Он отправился к Пиносу тем же маршрутом, каким шла у Стивенсона «Испаньола». Герой романа, юный Джим Хокинс, сидя в бочке из-под яблок на палубе «Испаньолы», подслушал разговор одноногого Джона Сильвера, из которого явствовало, что состоящая из бывших пиратов команда намеревается убить капитана и его друзей, чтобы завладеть кладом. И вот полтора века спустя на палубе своей яхты Гордон случайно услышал, как двое матросов сговаривались проделать то же самое с ним самим... Спасая свою жизнь, он привел яхту не к Пиносу, а к одному из островов Сан-Фелипе. Несколько дней американец делал вид, будто ищет клад, но, естественно, безрезультатно.

Затем поспешил вернуться обратно, заявив, что документы оказались подделкой.

Можно лишь гадать, насколько правдива рассказанная Гордоном история, поскольку слишком уж много в ней от Стивенсона. Не исключено, что кладоискатель просто-напросто выдумал ее, чтобы оправдать свое фиаско. Однако на следующий год Гордон снарядил новую экспедицию к мысу Сан-Антонио на побережье Кубы, неподалеку от Пиноса. По его данным, здесь когда-то налетел на рифы испанский галеон с грузом золота и серебра, которые после кораблекрушения были укрыты в одной из прибрежных пещер.

На этот раз Гордона сопровождали четыре надежных компаньона. Но счастье опять отвернулось от него. Правда, на сей раз виноваты были местные жители. Они весьма неприветливо встретили приезжих американцев, следили за каждым их шагом и даже бросались камнями. Чтобы не рисковать, Гордон покинул негостеприимный берег, пробыв на мысе Сан-Антонио всего несколько часов. Когда его катер отчалил, американцы ясно увидели у подножия одного утеса наваленные грудой камни, скорее всего скрывавшие вход в пещеру с сокровищами. Впрочем, Гордон особенно не переживал, поскольку был уверен, что его удача не уйдет от него. Тем более из пиратских грамот он знал еще одно заветное место в тридцати милях западнее...

Это была небольшая бухточка, окруженная густым лесом, стеной спускавшимся к воде. Ориентиром должно было служить дерево-исполин, под корнями которого якобы захоронен пиратский клад. Но сколько американцы ни вглядывались в берег, обнаружить ориентир никак не удавалось. За прошедшие двести лет здесь появилось столько гигантских деревьев, что определить, какое из них имели в виду авторы грамоты, было невозможно.

Вероятнее всего, решил Гордон, оно давно засохло и упало. Единственная надежда — разыскать его пень, если он вообще сохранился.

Несколько дней кладоискатели, чертыхаясь, лазили по колючему кустарнику, которым заросло побережье бухты, пока не нашли у самой кромки уходившие в воду толстенные корни когда-то росшего тут дерева. Гордон предложил проверить дно бухты в этом месте. Через полчаса один из спутников наткнулся на бронзовую цепь. Восторгу кладоискателей не было предела: пиратская грамота не обманула!

Зайдя по пояс в воду и ухватившись за цепь, американцы попытались вытащить ее. Но из этого ничего не получилось: чем сильнее они тянули, тем глубже увязали в песке и иле. Тогда кладоискатели соорудили на берегу импровизированный ворот,

привязали к концу цепи трос и стали накручивать его на обрубок бревна. Медленно, буквально по сантиметру, что-то тяжелое неохотно высвобождалось из трясины. И вот, когда во взбаламученной воде уже можно было нащупать какой-то большой прямоугольный предмет — не иначе сундук с золотом! — цепь лопнула. Прежде чем охотники за сокровищами пришли в себя и сообразили, что делать, таинственный предмет опять погрузился глубоко в ил. Нечего было и пытаться обнаружить его без специальных приспособлений.

Впоследствии Гордон еще не раз возвращался в эту бухту, но так и не смог вторично разыскать лежащий на дне клад. А преждевременная смерть помешала ему снарядить новую экспедицию за сокровищами в пещере на мысе Сан-Антонио...

Из записок дайвера

Почему Куба так мила русскому человеку? На свете есть сотни мест, где в сотни раз лучше, чем на Кубе, но Кубу все равно любишь как ненормальный.

И дело не в том, что нам с детства внушали сказку об «Острове Свободы» и «форпосте социализма в западном полушарии». Я долго думал об этом и наконец понял, в чем дело. Дело в том, что русский пытается видеть в кубинце свое улучшенное «я». Зеркальное отражение, рассматриваемое через призму фантазий и романтики.

У кубинца все похоже, но все по-иному. Кубинец и есть русский. Только рафинированный, как сахар. Кубинец пьет ром, а не водку. Он курит сигары, а не махорку. Он не пляшет вприсядку, а танцует румбу и мамбу. У него тепло, а не холодно. И вообще, он показал американцам большой кукиш, чего нам не удалось. И у него есть красноречивый и харизматичный Фидель, а не наши косноязычные коммунистические маразматики. Он светел и чист. Он даже живет в другом полушарии — на обратной стороне Земли.

Но при ближайшем рассмотрении оказывается, что кубинец и есть русский. Только нерафинированный, а обыкновенный. На хороший ром у него нет денег, и поэтому он пьет пойло, поразительно похожее на самогон. Сигары, он курит уж никак не «Коиба», а суть тот же «Беломорканал». Да и из Фиделя уже сыплется труха...

Пребывание на Кубе человеку, родившемуся и жившему при советской власти, удивительно напоминает собственное прошлое. Как будто сел в машину времени и вернулся на двадцать лет назад: улыбчивые пионеры в галстуках, парк Ленина в Гаване, пустые магазины, партсобрания с пением «Интернационала».

Мой бадди (напарник) опоздал на дайвинг, и мы ушли в море

без нею. Когда я начал ему высказывать, он поведал страшную историю: «Пришел я с утра в валютный магазин за зубной пастой. Смотрю, все продавцы собрались и что-то горячо обсуждают. Потом в конце стали кричать «Вива Фидель! Вива Куба!». И запели «Интернационал». Пришлось подпевать на русском. А магазин в это время был закрыт. Когда мы напелись и я купил пасту, было уже поздно».

Представляете этот маразм? По сути, «Интернационал» поют наши продавцы «Березки» и работники «Интуриста». Сильно ли они верят в то, что их заставляют делать?

Такова она — Куба. Но моя любовь к ней — иррациональна. Любви нельзя дать объяснений и найти причину.

Почти одновременно с Гордоном другой богатый американец, Стефенс, также веривший в пиратские грамоты, направился к острову Пинос. За исходную точку он выбрал узкий пролив между Пиносом и островком, прозванным флибустьерами «островом Скелета», где, если судить по роману Стивенсона, однажды бросила якорь «Испаньола». Исследовав южное побережье острова, Стефенс обнаружил в зарослях остатки старинного бревенчатого форта и чугунные ядра. Не исключено, что как раз этот форт герои Стивенсона — капитан Смолетт, доктор Ливси и Джим Хокинс — защищали от шайки одноногого Джона Сильвера, а найденные пушечные ядра были выпущены с «Испаньолы». Но вот приметных ориентиров, о которых говорилось в пиратских грамотах, нигде не было.

Идя дальше на запад, Стефенс обследовал три бухты, прозванные флибустьерами Раем, Чистилищем и Преисподней, и, не обнаружив в них ничего интересного, направился к главной цели своего путешествия — мысу Пуэнт-дель-Эсте на южном побережье Пиноса. Здесь он рассчитывал найти драгоценный груз испанского фрегата «Дон Карлос III». В 1828 г. этот корабль вез жалованье испанскому войску в Мексике на сумму в пять миллионов долларов. Фрегат благополучно достиг Кубы, затем повернул к Юкатанскому проливу. После этого он пропал без вести.

Спустя несколько месяцев на поиски был послан военный корабль, который наткнулся на следы «Дона Карлоса» на мысе Пуэнт-дель-Эсте. Испанцы встретили на берегу несколько моряков с потерпевшего кораблекрушение фрегата. Поскольку ни одного офицера среди них не было, это показалось подозрительным. Всем уцелевшим учинили допрос с пристрастием. Выяснилось, что лоцман, вступивший в сговор с командой, направил судно на подводный риф. Матросы перебили

офицеров, а золото перевезли на берег.

Первое время они питались корабельными припасами, потом тем, что удавалось найти на берегу или поймать в море. Многие умерли от голода. Однако даже самые страшные пытки не смогли заставить оставшихся в живых признаться, где спрятаны деньги. Большую часть преступников испанцы расстреляли там же, на мысе Пуэнто-дель-Эсте, главарей отвезли в тюрьму в Гавану. Оттуда им удалось переправить на волю карту участка побережья с небольшим пояснением: «на берегу три дерева, в середине самое большое».

В его корне медный гвоздь; от него под землей протянута цепь — 20 шагов на север. Четверть на запад. Маленькое озерцо. Десять шагов назад от восходящего солнца. Небольшой холм. С него видно два берега в одну линию на запад и на восток. Рядом родник. В тени холма, противоположного роднику, зарыто три бочонка с золотыми монетами».

Возможно, преступники надеялись, что кто-то из сообщников разыщет клад и выкупит их у властей или что богатства, по крайней мере, достанутся их родственникам. Во всяком случае, карта каким-то непостижимым образом попала в Испанию к жене одного из заключенных. Карта бережно хранилась в семье, пока правнуки, не верившие в пиратскиеклады, не продали ее какому-то искателю приключений. Тот, в свою очередь, уступил старинный документ антиквару, в лавке которого на него случайно наткнулся Стефенс.

Его судно подошло к мысу Пуэнто-дель-Эсте спустя 120 лет после крушения «Дона Карлоса». Однако следы трагедии все еще были заметны на коралловом рифе в виде глубокого пролома. Ближе к берегу во время отлива нашлись и другие свидетельства — выступавшие из песка корабельные обломки. После долгих поисков Стефенс установил место, где на мысу когда-то росли три дерева, и даже разыскал высохшее русло родника у подножия небольшого холма. Но вот дальше возникло неожиданное препятствие: склоны холма были покрыты таким густым кустарником, что применить металлоискатель оказалось невозможно.

Чтобы расчистить заросли, требовались не дни, а недели. И потом, не исключено, что металлоискатель вообще не покажет наличие клада, поскольку неизвестно, на какой глубине он находится. Значит, придется рыть шурфы. А на это тоже уйдет немало времени. В довершение всего в округе не оказалось пресной воды. Взятый же с собой небольшой запас быстро таял. Скрепя сердце, Стефенс решил покинуть Пинос.

Можно представить, как терзался при этом американец:

знать, что где-то рядом под землей лежат сокровища, — и быть вынужденным отказаться от их поисков! Его отчасти утешил лоцман Фернандо, с которым он успел подружиться. Кубинец рассказал Стефенсу занятную историю о другом островке в Карибском море неподалеку от Ямайки — Кайо-Авалосе, также служившем пристанищем пиратам. На протяжении долгих лет на нем жил американец по фамилии Броун, выстроивший себе бунгало и добывавший пропитание охотой и рыбной ловлей.

На Кайо-Авалос его привела «подлинная пиратская карта». Как это часто случалось, на месте выяснилось, что большинство указанных в ней ориентиров исчезло. Сохранились лишь две пушки, лежавшие близ берега на отмели, которые были хорошо видны при отливе. Эти пушки соприкасались стволами, образуя подобие стрелы, направленной острием внутрь острова, на плоский утес. Там, наверху, были высечены цифры и лицо, обращенное в сторону лагуны.

Броун долго ломал голову над этой загадкой и в конце концов пришел к выводу: лицо означает, что пиратские сокровища захоронены на дне, цифры же означают расстояние от берега. Он решил отгородить лагуну от моря дамбой, а затем осушить ее. Несколько лет отшельник занимался возведением дамбы, но, так и не закончив ее, умер в 1925 г.

По словам Фернандо, его отец сам видел загадочные пушки. Но ни он, ни Броун не придали значения тому, что дула у них залиты цементом. Через десять лет после смерти американца Кайо-Авалос посетили какие-то кладоискатели. Дождавшись отлива, они проломили цементные пробки в стволах пушек. Оказалось, что обе набиты золотыми монетами и драгоценностями! Судя по историческим хроникам, так поступал со своей добычей пират Лафит. Если бы Броун изучил первоисточники, прежде чем отправляться на поиски клада, он наверняка бы нашел его.

Впрочем, и это было еще не все. Если верить лоцману, в детстве он не раз бывал с отцом на Кайо-Авалосе. Однажды, играя в песке на берегу лагуны, Фернандо откопал чугунное ядро, от которого вниз уходила цепь. Мальчик позвал своего отца и дядю, рыбакивших неподалеку. Те взялись за лопаты и выкопали несколько досок с выжженными на них словами «Двенадцать апостолов» — очевидно, названием пиратского судна. Под досками показалась залитая смолой крышка большого котла, к ручке которой был прикреплен конец цепи с ядром. Воодушевленные

находкой, они принялись лихорадочно рыть дальше. Но тут начался прилив, и яма стала быстро заполняться водой.

Выбравшись наверх, отец и дядя попробовали тянуть за цепь. В этот момент стены ямы обвалились, и оба по горло погрузились в жидкую песчаную кашу. Туда же сползла и цепь с ядром. Времени, чтобы попытаться достать ее, уже не было. Оставалось только одно: спастись самим. С трудом они кое-как выкарабкались из ямы-ловушки, отказавшись от мысли вызволить клад. Впоследствии отец с дядей, бывало, поговаривали о том, чтобы отправиться на остров, но все откладывали экспедицию, потому что на раскопки ушло бы много времени, а обоим нужно было каждодневно добывать хлеб насущный для своих многочисленных семейств.

Рассказ лоцмана, согласившегося за приличное вознаграждение показать скрывавший пиратские сокровища песчаный пляж, заставил Стефенса изменить планы. Он поспешил в Кингстон, где, не торгуясь, купил все необходимое для предстоящих работ; бензиновый движок, два насоса для откачивания воды и песка, доски и сборную арматуру для крепления стенок шахты. К Кайо-Авалосу его судно подошло уже на исходе дня. Из-за мелководья пришлось встать на якорь в трехстах метрах от берега. Однако нетерпение Стефенса было так велико, что он уговорил лоцмана, не дожидаясь утра, спустить шлюпку и отправиться на разведку. Когда с последними лучами солнца они высадились в заветном месте на берег, в глаза им сразу бросилась окруженная высокими отвалами огромная яма, наполненная водой.

И все же у Стефенса еще теплилась надежда. Утром он перевез на остров технику и принялся откачивать воду. Когда ее уровень понизился на четыре фута, кладоискатель пустил в ход длинный шест, которым нащупал в глубине что-то твердое. Оба насоса опять заработали на полную мощность. Не прошло и получаса, как из воды показался деревянный щит из свежих досок с большим квадратным окном посередине. Стефенсу было достаточно одного взгляда, чтобы понять; его опередили. Подозревать лоцмана в обмане нелепо. Фернандес не знал, что его отец или дядя раскрыли кому-то семейную тайну. Ну а дальше свою роль сыграл слепой случай» Стефенс прекрасно понимал все это, но разочарование было так велико, что он навсегда потерял интерес к пиратским кладам.

И все-таки, по крайней мере однажды, Пинос оправдал, свое название «Острова сокровищ». Уже в 1950-е гг. американец Уиккер,

дотошно изучивший не один десяток пиратских грамот и карт, решил попытать счастья у подводного рифа в пяти милях от Пиноса. Это место заслужило у флибустьеров мрачную славу «кладбища кораблей»: слишком много судов затонуло там во время шторма. «Если каждое десятое, пусть даже сотое, судно имело на борту ценный груз, шансы найти его не так уж малы», — считал Уиккер. Его команда, вышедшая в море из Майами на быстроходном катере, состояла из четырех человек: его самого, сына Билла, механика Аавстоуна, в прошлом офицера береговой охраны, и лоцмана, кубинца Себастьяна, который был опытным водолазом, много раз участвовал в подобных экспедициях.

Переход от Флориды, к Пиносу прошел без приключений. Но, когда они были уже у цели, погода испортилась. Сильный ветер поднял крутую волну. Тем не менее девятнадцатилетний Билл, прекрасный пловец, и Себастьян уговорили Уиккера отпустить их для предварительного осмотра района предстоящих поисков. Захватив маски и дыхательные трубки, они на надувной лодке направились к подводному рифу, над которым кипели буруны и взлетали фонтаны брызг. С замиранием сердца отец следил в бинокль за тем, как сын и лоцман приближаются к линии прибоя. Огромные пенные валы то вздымали крохотное суденышко высоко на гребень, то швыряли в глубокую пропасть между ними. Он уже жалел, что поддался их уговорам. Несмотря на искусство гребцов, лодка каждую секунду грозила перевернуться. И тогда... О том, что может случиться, страшно было даже подумывать.

Впрочем, Билл и Себастьян и не думали возвращаться. Напротив, они подошли к самому рифу и, чего-то выжидая, отчаянно старались удержаться на одном месте. Рискованный план стал понятен Уиккеру только тогда, когда лодка была подхвачена высоченным «девятым валом»: смельчаки решили проскользнуть на нем над рифом!

Им повезло лишь наполовину. Волна действительно перенесла через подводный барьер. Но, поскольку коралловая гряда срезала подошву водяной горы, та, рухнув, перевернула лодку. Прошло несколько минут, прежде чем Уиккер разглядел в кипящей белой пене оранжевый поплавок с вцепившимися в него людьми.

Внезапно Билл отделился от лодки и скрылся под водой. Вынырнув, он торжествующе поднял руку и помахал чем-то, зажатым в кулаке. Было ясно: это «что-то», конечно, не простой коралл

Когда Билл поднялся на катер и протянул отцу кусок коралла с вросшим в него золотым браслетом, Уиккер убедился, что не

зря копался в архивах: в акватории за рифом на дне лежали старинные сокровища!

Из записок дайвера

Под конец поездки я полностью раздвоился. Вначале концовка замышлялась следующая: «В мире есть страны, в которых нужно обязательно побывать, а именно: Таиланд, Франция или Россия. В мире есть страны, куда ездить совсем не обязательно, а именно: Кипр, Финляндия или Украина. А есть страна, куда нужно обязательно поехать. Если ты не родился в Советском Союзе. Это — Куба».

Четыре дня американцы переживали непогоду под защитой мыса. И лишь на пятый день, когда шторм начал стихать, Уиккеру удалось провести катер узким извилистым проходом между подводными камнями за линию рифов и встать там на якорь. Поиски было решено вести по двое, чтобы страховать друг друга от нападения акул. Первыми под воду спустились Билл и Себастьян. Оставшиеся на катере Уиккер и Лавстоун с нетерпением ожидали их возвращения. Впоследствии Уиккер утверждал, будто бы с самого начала был уверен в успехе. Однако, когда через два часа Билл и Себастьян подплыли к катеру с пустыми руками, лицо руководителя экспедиции, по свидетельству Лавстоуна, вытянулось.

— Па, надевайте быстрее акваланги. Нужно вам кое-что показать, — с каким-то озабоченно-огорченным видом позвал Билл.

— Что там? — не на шутку встревожился отец.

— Сами увидите, — сердито буркнул Себастьян.

Подождав, пока Уиккер и Лавстоун спрыгнут в воду, кубинец поплыл впереди, показывая путь, а Билл с подводным ружьем замыкал цепочку аквалангистов. Себастьян остановился над небольшой прогалиной в коралловых зарослях и ткнул ружьем вниз. Ошеломленные Уиккер и Лавстоун не могли поверить своим глазам: на дне, среди разросшихся кораллов, стоял железный сундук с откинутой крышкой, в котором лежали желтые бруски. «Неужели золото?» — мелькнула у обоих одна и та же мысль.

Да, это были золотые слитки! К тому же в сундуке обнаружили еще и старинные золотые украшения. К вечеру сокровища доставили на катер. На следующий день аквалангисты приступили к тщательному осмотру участка вокруг сундука. Работали втроем. Пока двое осторожно пробирались по дну между ветвистыми кораллами, третий с подводным ружьем

плавал над ними, охраняя от акул и прочих незваных гостей. К счастью, пока продолжались поиски, никто не беспокоил кладоискателей. Тем более что прочесывание подводных зарослей оказалось не напрасным: удалось найти немало драгоценных браслетов, ожерелий, брошей, по большей части вросших в кораллы.

Одну из таких находок Уиккер позднее передал в музей.

Вообще же Уиккер и его спутники предпочли держать язык за зубами относительно подробностей своей экспедиции. В частности, осталась в тайне стоимость поднятых сокровищ. Это послужило пищей для самых фантастических слухов. Например, кое-кто из газетчиков писал, будто бы американцы обнаружили у побережья Пиноса чуть ли не штабеля цинковых ящиков с золотом и драгоценностями, причем поднята только часть, а еще больше осталось на дне. Подтекст был ясен: не упускайте шанс разбогатеть. Ведь не зря Стивенсон назвал Пинос «Островом сокровищ»...

Из записок дайвера

...Мой последний дайв на Кубе. Это был подарок от моих новых друзей.

То была настоящая Пещера. Настоящая во всех отношениях. Не просто какой-то мелкий чиряк на теле Земли, как под Ласточкиным гнездом или Тарханкуте. А именно Пещера с большой буквы.

Небольшая, но удивительно живописная. Пещера, которая начиналась с маленького подземного озера, в котором плавали стаи японских сноркелеров и визжали от восторга. Пещера, имевшая несколько галерей, самая длинная из которых была протяженностью более 50 метров и глубиной метров 20.

Со всей ответственностью скажу, что это был настоящий cave-dive, а не проникновение в какую-то дырку, из которой, как глист из задницы, видишь свет. Именно погружение высокого уровня сложности, на которое не берут дилетантов. Там, где однажды пришлось снимать компенсатор, потому что по-другому нельзя пролезть. Где мельчайшая взвесь на дне, которую ни в коем случае нельзя поднять ластами. Где проложены ходовые концы с пластиковыми стрелками. Где можно заблудиться и нельзя всплыть, если что-то не так.

Эту красоту невозможно описать словами. Она просто будет снится тебе всю жизнь. Сталактиты и сталагмиты из кварцита, взрывающиеся сотнями огней под лучом твоего фонаря. Пресная вода, смешивающаяся в непонятных сифонах с водой морской, что образует какую-то субстанцию, которая кажется живой сама по

себе. Микроскопические бестелесные креветки. Несчастные существа, никогда не видевшие Солнца.

И абсолютная темнота. Есть такое сравнение: «темно как в фотокомнате». К пещере Сатурна это не имеет никакого отношения. Я провел эксперимент, специально погасив фонарь. Джесус понял меня без слов и сделал то же. Темнота была абсолютна. К ней не могут привыкнуть глаза. Она как глубокий космос. В ней нет никакой привязки к чему-либо. Ты растворяешься в ней. Господи, она просто уничтожает тебя.

Только что ходовой конец был рядом с рукой — и вот его уже нет. Темнота проглотила его. Горе тому, кто останется там без света.

Раньше я считал спелеоподводников больными людьми. Теперь я завидую их длинной истории болезни. Нырнув один раз в пещеру, ты становишься избранным. Ибо люди делятся на тех, кто ныряет в пещеры, и на тех, кто не ныряет. Все остальное неважно.

НЕ ТОЛЬКО ЗОЛОТО И БРИЛЛИАНТЫ

Нижние миры Доминиканской Республики

Немногие ныряльщики знают, что в Доминиканской Республике имеется очень много интересных подводных пещер. Одна из них была открыта в ноябре 2000 г., и американский спелеолог Ламар Хайрес отнес ее к одной из трех самых красивых пещер мира. Ральф Кефнер посетил самые красивые пещеры и рассказывает о своих впечатлениях:

— Эти пещеры имеют разные степени сложности и предназначены не только для «профи». Частично они доступны даже посуху, как, например, известнейшая пещера «Tres Ochos» — «Три глаза» возле местечка Бока-Чика, отчасти их легко пройти в воде, и они подходят даже для дайверов без большого пещерного опыта.

Во влажной климатической зоне Доминиканской Республики осадки в течение миллионов лет промыли в мягком грунте разветвленную сеть стоков к морю. Работу воде облегчили неровности и трещины породы. В растворимых породах типа известняка, часто встречающихся в стране, в результате взаимодействия надземных и подземных просачивающихся вод и размыва породы образуются пещеры. Они частично обваливаются с течением времени или заполняются грунтовыми водами.

Если эти пещеры залегают выше уровня грунтовых вод, в них могут образовываться разнообразные известняковые формации: сталактиты (растут от потолка пещеры вниз), сталагмиты (растут вверх), сталагматы (образуются при сращении сталактитов и сталагмитов) и натеки. Последние образуются, когда вода, содержащая известь, стекает по стенам вниз и оставляет структуры, напоминающие занавеси и обои. Сталактиты и сталагмиты возникают путем выделения карбоната кальция из просачивающихся вод, насыщенных карбонатом кальция в результате выделения в воздух углекислого газа или испарений из грунта.

Из рассказа дайвера

Доминиканская Республика встретила проливным дождем. Хотя скорее в русском языке для подобного светопредставления есть более точное определение — «разверзлись хляби небесные». Настроение начало стремительно двигаться к нулю...

Отель был роскошен. Он был не просто All inclusive. Он был — All inclusive Exclusive и стоил за номер почти полкосаря денег. Что такое Exclusive? Это значит, что все, да, именно ВСЕ — бесплатно. А именно: питание, напитки, алкоголь, рум-сервис, бар, сигареты, развлечения и прочее, прочее, прочее. При этом шампанское можно заказывать французское, а алкоголь употреблять в биде «Бейлиса» и «Хеннесси». В неограниченных количествах.

Отель занимал огромную территорию, на которой можно было даже заблудиться. Поэтому тех, у кого не было подводного коммаса, возили на автопоезде...

Пытаюсь найти успокоение на дне морском. В конце концов, я летел за три моря нырять, а не отведывать прелести бесплатного сервиса. В первый день погружений сразу же понял, что выгляжу полным кретином. Конечно, в двух-инфляторном крыле «Deeroutdoors», семимиллиметровом костюме, с катушкой и лифтбэгом на глубине 6 метров не было еще ни одного нормально человека.

А, вот... Забыл сказать. Доминиканская Республика расположена на острове Гаити. Вообще этот остров называют во всем мире Эспаньола, так повелось еще со времен Колумба. Но в бывшем СССР Эспаньола почему-то называлась именно Гаити. Наверное, потому, что на острове, кроме упомянутой Доминиканской республики, расположена совершенно бедная и несчастная страна под названием Гаити. Это там, где живут зомби, исповедуют вуду, рубят тростник мачете и пр.

Так вот, Доминиканская Республика совсем уж не маленькая страна. Побольше Молдавии будет точно. И у нее есть два побережья — атлантическое и карибское. Конечно, все новомодные пятизвездочные курорты (All inclusive, ну а как по-другому?) расположены именно на атлантическом побережье, а точнее в Пунта-Кане...

Вследствие колебаний уровня грунтовых вод (таяние льдов) с течением времени бывшие сухие пещеры опустились под воду и сегодня частично пригодны для дайвинга. Возраст пород в этих пещерах оценивается около 50 млн лет и относится к палеозою и раннечетвертичной эпохе. Это соответствует «Ларамийской фазе складчатости», во время которой были образованы Антильские острова.

Большинство пещер в Доминиканской Республике до сих пор еще не открыты и будут скрывать свои красоты и тысячелетние останки тайное еще неопределенное время. Тайное — так называют местных аборигенов, которые 2 тыс. лет назад искали в

пещерах убежище, поклонялись своим богам и приносили им жертвы. В заповеднике «Лос Хаитисес» возле Саманы во многих сухих пещерах найдены рисунки тайное Если смотреть с воздуха, Лос Хаитисес напоминает крупногабаритные картонные стаканчики для яиц, покрытые зеленым войлоком. Большая часть пещер обвалилась, другие части сохранились и с течением времени заросли растениями.

Из рассказа дайвера

...Фиаско было полным. Притащить с собой 25 кг снаряжения для того, чтобы нырять на песок на 6 метров, мог только полный кретин. Но на ум пришел собственный жизненный принцип: «Судьбу надо ломать». Ну что ж, попробуем.

Вообще есть категория людей, которые притягивают к себе приключения. А есть люди, которые пытаются приключения искать. К последним гражданам себя и причисляю. Для начала надо найти себе бадди. Нырять самому ну уж как-то совсем не годится. И тут я вспомнил про Олега.

Перед отъездом, мой неныряющий товарищ Кеоса дал заветный телефон. Рекомендация была следующая: «Ну, в общем, это, если надо, вот телефон. Олег его зовут. Наш пацан. Он тебе все организует. Ну там отдых по высшему разряду, экскурсии, рыбалку. Ну, это, короче, он — дайвер, как и ты. Звони, в общем, если надо чего...»

Ну, я и позвонил. Правда, перед самым отъездом. Олег (не видя и не слыша меня ни разу) кричал как родному с другого конца света через спутники: «Сала привези. Сала. Очень прошу. Сала привези. Ведь не тяжело тебе, а?»

Я и привез. Сала — кило с лишним. А также горилки с перцем, лука крымского, да буханку чернят бородинской. Олег чуть не плакал от счастья.

Помните из классики: «Русские друг друга в беде не бросают»? Даже в Доминиканской Республике. Русские, правда, разные бывают. Но Олег оказался своим в доску пацаном.

У Олега был разгар сезона, запарка, VIP-туристы, заказавшие на шесть с половиной тысяч баксов экскурсий с вертолетами. Тем не менее он честно попытался мне помочь. Олег не мог нырять. Вызванный военный водолаз, непонятной судьбой занесенный на край земли, он не мог нырять со мной в силу целого ряда причин. Во-первых, разгар сезона. Во-вторых, вы уже в курсе... И наконец, буквально накануне Олег попал в автокатастрофу и при погружении у него сразу начинали жутко болеть ребра. Кроме того, добрые доминиканцы, пока он лежал в разбитой машине в отключке, уперли всю снарягу.

Но Олег нашел мне бадди. Честно обойдя несколько дайв-центров в Пунта-Кане, мы поняли, что с «крейзи рашн» (то есть со мной) нырять никто не хочет. Ну скажите, зачем доброму немцу Уве из PADI таскаться с идиотом в двухинфляторном компенсаторе, если у него есть масса желающих погружаться на шесть метров?

В качестве бадди фортуна подкинула Майка...

Майк вообще был не Майк, а Михаэльсон, или как-то похоже, но трудно произносимо. Он был голландец, приехавший в Доминиканскую Республику работать дайв-инструктором после службы в ВВС могучего королевства Нидерланды. Вообще-то Майк совсем недавно откопал в погоне за длинным рублем в Пунта-Кану с севера Эспаньолы. Погоня оказалась неудачной, но тут подвернулся я.

Теперь надо найти машину, которой не было. Сезон, так сказать. С горем пополам, опять же с Олегом, раздобыл в прокате джип «Ниссан-Пасфайндер».

Теперь дело осталось за малым. Нужно арендовать еще и лодку, там, на карибском побережье. Олег позвонил на противоположный конец острова, в Байябе, некоему Даниэлю. Тот обещал помочь, совсем, кстати, недорого.

Лагуна Пепе

Один лишь сюрреалистический свет на входе и выходе уже делает стоящим посещение «Лагуны Пепе» возле Пунта-Каны. Малые глубины, легкий вход и короткие пещерные коридоры предлагают здесь идеальные условия для начинающих дайверов-спелеологов.

Падре Нуэстро

Пещера Падре Нуэстро возле Байябе доступна только для очень опытных дайверов. Необходимо опустить снаряжение вниз по крутому, темному и непроходимому склону. При свете ламп снаряжение надевают в полумраке. Прозрачная, как стекло, пресная вода с неописуемо красивыми пещерными залами и огромными сталактитами и сталагмитами вознаграждают за предшествующие усилия.

Из рассказа дайвера

Итак, едем, засыпав предварительно машину под крышу сумками, баллонами и грузами. Все свое ношу с собой, как говорили древние. Все русскоговорящие обитатели Пунта-Каны отговаривают от этой жуткой авантюры. Все, кроме Олега.

Авантюра заключается в том, что дорожное движение в

Доминиканской Республике подчиняется правилам, изложенным в одном старом анекдоте... «В Европе и США — движение левостороннее, в Великобритании и Японии — правостороннее. На Ямайке — теневое. То есть все машины едут там, где тень падает на дорогу». Доминиканская республика совсем рядом с Ямайкой..

В первый день я панически шарахался от внезапно выскакивающих на дорогу коров и рубщиков сахарного тростника. Во второй день мне хотелось кого-нибудь убить. В третий день у меня наступило состояние полной обреченности. В четвертый стал потихоньку привыкать. Затем наступило состояние полной адаптации, которое означает, что ты уже можешь спокойно крутить головой по сторонам, раскуривать по сто раз сигару, сигналить дамам у дороги, спинным мозгом ощущая все опасности, которые таит в себе дорога.

Нырять мы ездили в Байябибе, Ла-Роману и на остров Каталину. Именно там хорошие глубины (до полтинника), красивые рифы и отличный рэк под названием «Св. Георгий».

Рэк представляет собой небольшой сухогруз, лежащий на абсолютно ровном киле без малейшего крена. Глубина от 19 м (корма) до 42 м (нос). «Георгий» основательно почищен. По крайней мере, за четыре погружения нам не удалось ничего обнаружить, кроме парочки разбитых унитазов, умывальника и батарей. Зато машинное отделение в отличном состоянии. Также заслуживает отдельного внимания якорный механизм.

Как по мне, так «Георгий» является идеальным рэком для проведения обучения на курсах «рэк пенетрейшн». Широкие, чистые проходы, нормальная видимость. Прекрасная глубина, опять же. И сам рэк интересный. Очень «ненапряжный». Можно сказать, что душевный. И самое главное — вокруг НИКОГО!!! Ни дайверов, ни чужих ботов. Кроме стаи здоровенных бараккуд — ни одной живой души. Лишь дядя лодочник где-то там — далеко наверху. После египетского рэк-сафари и «Зенобии», где тебя могут забить ластами насмерть, реально отдыхаешь.

Причин катастрофы выяснить не удалось, хотя местные утверждают, что судно затоплено никак не специально. Никто из аборигенов не смог сказать ничего вразумительного, хотя «Св. Георгий» пошел ко дну совсем недавно, лет шесть — не больше. Внимательно облазив судно вдоль и поперек, внутри и снаружи, мы с Майком так и не нашли ничего, чтобы натолкнуло на мысль о причинах утопления несчастною.

После того как Майк снял меня с какой-то крюка (зацепился компенсатор), я понял — пора менять дислокацию. Становится скучно, начинаешь искать адреналина. Может плохо закончиться..

Похоже, что мы с Майком стали друзьями. Поразительно, но

когда люди хотят найти общий язык, то у них это получается, несмотря на любые преграды. Мой английский включает в себя максимум 50 слов и только одно время — настоящее. Испанский язык Майка — хуже моего английского на порядок. Тем не менее мы очень живо общались друг с другом и с окружающими на любые темы.

Ла Сирена

В то время как некоторые пещеры действительно подходят только для опытных дайверов, пещера «Ла Сирена» по большей части легко и хорошо доступна. Через равные промежутки первый коридор расширяется натри больших, заполненные воздухом пещерных зала, в которых можно вынырнуть. «Чисто теоретически очень опытные дайверы с задержкой дыхания могли бы разведать эту пещеру без акваланга», — говорит Вальтер Фришбуттер.

В этой пещере с ее светлыми потолком и стенами, с ее прозрачной, как стекло, водой у меня возникло особое чувство невесомости. Свет ламп тысячекратно отражается от маленьких кристаллов. Все помещение заполнено сверкающими сталактитами и сталагмитами... почти как в сказке из «Тысячи и одной ночи». Здесь мы впервые встречаем так называемый «галоклин». Это переходной слой на границе пресной и соленой воды. Он образует четко очерченную линию. Если пронырнуть через галоклин, то образуется свиль, которая делает картину полностью нерезкой. Лишь когда пронырнешь через этот слой и нырнешь в соленую воду, видимость внезапно становится снова ясной.

Из рассказа дайвера

Ныряем из милитари-зоны. Мы ухитрились прокрасться в месторасположение береговой охраны, а уже оттуда очередной лодочник забирает нас на «паред», что в переводе с испанского означает «стена».

«Паред» уходит двумя коралловыми уступами на 50 м, а потом переходит в более-менее пологое плато. Лодочник волнуется — ему на вид лет 16 и, в отличие от своих старших товарищей, он чуть-чуть говорит по-английски: «Дэнжерос, денжерос, вери дип!» Не бойся, братан, прорвемся..

Пока ныряли — раздуло. По дороге назад попали в шторм. Абсолютно неуютно чувствуешь себя в проливе между островом Каталина и «материком» на почти метровой волне. Особенно когда у руля дохлой лодочки с 60-сильной «Ямахой» — субтильного вида пацан. Народ на нормальных дайв-ботах прозревает от нашего присутствия рядом.

Майк тихонько сидит на банке и также, как я, делает вид, что ему не страшно...

Куэва Поццо

Дальнейшим особенным гвоздем программы является пещера Куэва Поццо, возле городка Педерналес, рядом с гаитянской границей. Эта пещера была открыта в ноябре 2000 г. Уве Ратом и Михаэлем Шрёдером. Американский спелеолог Ламар Хайрес относит эту пещеру, наряду с одной пещерой в Австралии и одной на Юкатане, к трем красивейшим пещерам мира! Но чтобы насладиться этой единственной в своем роде красотой, нужно поработать. Кроме помощника, понадобится более часа времени, чтобы затащить сюда снаряжение. Разумеется, движение одностороннее! Сюда абсолютно не проникает солнечный свет.

Множество залов связаны между собой частично узкими коридорами. Исследованная на сегодняшний день длина пещеры составляет около 1 км. По пути имеются несколько заполненных воздухом залов, который, к сожалению, не пригоден для дыхания.

При погружении с потолка постоянно струится взвесь, сбиваемая выдыхаемым воздухом. Малейшее неосторожное движение ласт взмучивает бесчисленное количество мельчайших частиц со дна и ведет к ухудшению видимости.

В свете наших фонарей пещера засияла в ее полной красоте. Одна только прозрачная, как стекло, пресная вода с кажущейся бесконечной дальностью видимости почти как воздух производит нереальное впечатление. Когда мы все опять протиснулись через узкий коридор у выхода и вынырнули, раздались громкие восторженные крики моих партнеров.

Безымянная пещера

Во время нашего пещерного тура мы открыли одну новую пещеру, в которой нашли несколько глиняных черепков от кувшинов для воды времен тайное Эта пещера расположена в непроходимой местности, куда невозможно проникнуть на автомобиле. Часть нашего снаряжения к месту входа доставили на ослах.

Из рассказа дайвера

Ныряем в пещеру. Погружение в пещеру особо волнительно, его всегда ждешь с замиранием сердца. Доминиканская пещера Таино очень похожа на кубинскую пещеру Сатурно.

Есть только одна разница. Если коммунистические кубинцы зарабатывают на своих пещерах деньги, то капиталистические доминиканцы — совсем наоборот. Если к Сатурна проложена

асфальтовая дорога, то к Таино нужно пробираться по грунтовке через джунгли. Если за погружение в Сатурно нужно заплатить деньги в кассу, то у Таино нет ни одной живой души, если не считать парочки кур, прибежавших из соседней деревни.

Конечно, очень приятно нырять, когда вокруг тебя нет никого, кто может раздражать твое «эго». Но есть одно «но»... Капитализированные кубинские пещеры содержатся в идеальном — порядке. В пещере Таино колоссальное количество мусора у входа. Блюдце пещеры просто забито бутылками, пакетами, старыми башмаками. Так доминиканцы, которые очень любят пресную воду, платят пещере добром.

Когда проходишь глубже вовнутрь, сердце начинает разрываться от огромного количества отбитых сталактитов и сталагмитов. Бедняги, они растут тысячи лет, а какие-то уроды, чья жизнь никчемна и длится всего мгновение, позволяют себе их уничтожать. И после этого подобная публика смеет называть себя дайверами!

Опасное притяжение Голубой Дыры

(из записок дайвера)

Увлекательная прогулка в комфортабельном джипе с кондиционером. По пути Вы насладитесь девственной природой египетской пустыни. Опытный инструктор поможет Вам освоить плавание с маской и трубкой. Вы сможете увидеть знаменитую на весь мир «Голубую Дыру» и получить незабываемые впечатления от ныряния с маской в ее кристально чистые воды. Вас ждет обед в прибрежном кафе. После обеда — возвращение в Шарм-эль-Шейх.

Объявление в отеле

15.00. Сегодня мы идем к Ней позже обычного. Здесь, на глубине 65 м, преобладает призрачный серо-голубой цвет и даже не верится, что там, на поверхности, ярко светит солнце и беззаботно плавают люди. Здесь тихо и спокойно. Нас двое, за спинами спарки с тримиксом, мы уже не раз ныряли здесь вместе и сейчас спокойно исследуем правую наружную часть «седла» Блю-Хоула. Неожиданно появляется уходящий в море уступ, напоминающий по форме морду лежащей кошки. Зависаем ненадолго. Хочется заглянуть кошке в пасть, но — нельзя, это метров на 10 ниже запланированной максимальной глубины, а нам еще надо успеть к Ней.

С лежим сожалением покидаем «кошку» и движемся дальше.

Плывем вдоль свала. И вот перед нами Она. Арка Блю-Хоула. С этой стороны мы еще никогда в нее не заходили. Подплываем ближе. И вдруг мне становится не по себе. Всегда небесно голубая, сегодня она — темно-серая. Прохода не видно. Что это? Я признаюсь себе, что внутрь плыть явно не хочется. Поворачиваю голову и вижу, что мой напарник тоже застыл в недоумении. Решаю двигаться дальше. На меня начинает наступать тревожная темно-серая мгла. Случайно поворачиваю голову налево и наконец понимаю, что плыву прямо в дальнюю стену Арки, а проход — слева.

Что ж, теперь все становится просто и ясно. Бросаем друг на друга красноречивые взгляды, сверяем время — у нас еще целых шесть минут — и медленно проплываем через Арку внутрь колодца Блю-Хоула. Что-то не видно сегодня гигантского группера, Хранителя Блю-Хоула (хранитель настолько огромен, что один мой приятель в шутку говорит, что боится его). Дальше все идет по плану, и после 35 минут декомпрессии мы медленно поднимаемся на поверхность.

Да, каждый раз Она разная. Стоит лишь немного изменить глубину или направление захода в Нее. Действительно, Блю-Хоул и особенно его Арка — мистическое место. Величественно красивое и смертельно опасное. Его всегда надо воспринимать всерьез. Более сотни погибших.

Среди них и новички, полезшие в Арку на воздухе от собственной глупости, и опытные профессионалы, ошибка которых была лишь в том, что они не отнеслись к ней с уважением. Она этого не прощает. Но будем справедливы, убивает не она, убивает отношение. Это место надо всегда воспринимать всерьез. Если вы считаете, что 60 м — ерунда для вас, вы не раз «делали» такую глубину на воздухе, какая разница, там или здесь? Вы следующий в списке. И вы — свой самый злейший враг. До тех пор, пока что-то не поменяется у вас в сознании. Помните, что большинство погибших — опытные дайверы, профессиональные инструкторы и дайв-мастера.

Дорога в Арку лежит через технический дайвинг, занятие для людей, изменивших свое отношение не только к погружениям, но и к жизни, и уж точно давно уже не являющихся евро-долларовым сырьем для турфирм. Это занятие — для самостоятельных и ответственных

Технический дайвинг — это переключение от созерцания окружающей мира к взгляду внутрь себя. Зачем нырять глубоко?

Многие из нас ограничиваются ответом, что на глубине можно больше увидеть. Да, это так, но мы идем в глубину и просто ради ни с чем не сравнимой чувства удовлетворения, которое каждый раз возникает после успешно выполненного погружения, и каждый раз взглядываясь в Бездну, мы взглядываемся внутрь себя (да простит меня Фридрих Ницше за столь вольную трактовку).

Но если вы действительно готовы, тогда Блю-Хоул будет постепенно раскрываться перед вами. Нырять здесь можно годами, не зря это место — в списке лучших дайв-сайтов мира. И не зря известный TDI-инструктор Тарек Омар посвятил исследованию этого места десять лет.

Но не стоит думать, что Блю-Хоул, Голубая Дыра, если по-русски, один из лучших дайв-сайтов мирового класса, доступен только техническим дайверам. Любой опытный дайвер (не ниже Advance) может оценить знаменитый колодец диаметром около 50 метров, уходящий вниз в бездну. Но увидеть основную достопримечательность этого места — сводчатый проход на глубине около 60 метров, Арку, дано только тем, кто формально прошел обучение техническому дайвингу (не ниже Entry Level Trimix), имеет соответствующее оборудование, а главное, серьезно относится к такому погружению. Никогда не предпринимайте попыток пройти Арку без соответствующей подготовки. Согласитесь, сомнительная репутация «крутого» дайвера не стоит вашей жизни...

Другое место в Дахабе, также имеющее всемирную славу уникального дайв-сайта и лишь немного уступающее Голубой Дыре по опасности и количеству погибших, — это Каньон. Он расположен на полпути от города к Голубой Дыре. Каньон представляет собой расщелину в морском дне, начинающуюся от мелководного рифа с глубины около 15 метров и заканчивающуюся примерно на глубине 50 метров. В средней части Каньона — широкий колодец. Опытным дайверам лучше начинать погружение здесь. Правда, придется метров 200 плыть по поверхности, но игра стоит свеч. Вы получаете возможность провалиться с поверхности воды на дно Каньона, на отметку 30 м.

Плавное скольжение вниз вдоль отвесных стен Каньона не оставит равнодушным никого. Дальнейший путь для рекреационных дайверов лежит наверх через мелкую часть Каньона, представляющую собой пещеру, а опытные технические дайверы могут продолжить свое путешествие в глубокую часть до выхода на отметке 50 метров. Для этого необходимо быть сертифицированным не ниже чем Extended Range и иметь соответствующее оборудование, в том числе этапный баллон с

Найтроксом. И если кто-либо сомневался в целесообразности получения «технической» квалификации, то, поверьте, после погружения в глубокую часть Каньона вы поймете, что не зря потратили свои деньги и силы. Погружение настолько захватывающее и необычное, что сюда можно возвращаться десятки раз, и каждый дайв будет волнующим и интересным.

Мало кто знает, что еще на 25 м ниже выхода из Каньона, на глубине около 75 м, есть загадочное коралловое образование, названное за свою причудливую форму Креслом Нептуна. Разумеется, Кресло доступно только самым подготовленным техническим дайверам, имеющим квалификацию не ниже Advanced Trimix. Но и менее опытных и подготовленных ждет сюрприз — в мелкой части Каньон заканчивается потрясающе красивой пещеркой, за обилие рыбы и необычную форму названной Аквариумом. Здесь можно посидеть пару минут, наблюдая и фотографируя: хорошее освещение и обилие живности благоприятствуют этому.

Но Дахаб — это не только Блю-Хоул и Каньон. Уникальное геологическое местоположение залива Акаба создает огромное разнообразие подводных ландшафтов, по сути своей являющихся продолжением того, что мы можем видеть на поверхности. Скажу только, что, путешествуя в юрах неподалеку от Дахаба, мы уже нашли и сухопутный Каньон и даже Блю-Хоул — они очень похожи на своих подводных братьев, но существуют в другой стихии — на суше.

Вот краткий обзор некоторых наиболее известных сайтов. Хочется подчеркнуть, что они все очень разные, и этим списком далеко не ограничивается то, что можно увидеть в Дахабе под водой.

The Bells. Замечательное место, доступное любым дайверам, имеющим квалификацию не ниже Advance и готовым к погружениям вдоль вертикальных стен. Сайт располагается всего в нескольких десятках метров севернее Блю-Хоула и представляет собой вертикально уходящий вниз до глубины примерно 30 метров полуколодец. Начало погружения, пожалуй, самое захватывающее из всего известного нам в Дахабе. Вам предстоит упасть на тридцатиметровую отметку, пройдя по пути два необычайно красивых кольца и преодолев несколько отвесных пролетов. Дальше ваш путь лежит вдоль стены, изобилующей навесами, огромными сетчатыми кораллами и небольшими пещерками. Нередко здесь можно встретить черепах. Заканчивается погружение в Блю-Хоуле, и Вы сможете

внимательно осмотреть его изумительно красивое «седло», располагающееся на глубине около 9 м и отделяющее Голубую Дыру от моря. А если повезет, средней силы течение гарантирует вам отличный дрифт — и все, что вам останется, это просто наслаждаться течением и проплывающими мимо видами.

Reex Reef. Соседство с Каньоном позволяет совместить в одном погружении Дрифт-дайв и спуск в Каньон. Часто можно встретить мурен.

Islands (Острова). Дайв-сайт расположен рядом с Лагуной. Представляет собой два небольших подводных острова. Славится большим разнообразием фауны.

Caves (Пещеры). Местечко расположено в 15 км к югу от Дахаба. Небольшие пещерки находятся под береговой линией. Диапазон глубин до 45 метров, красивый ландшафт и большое количество рыбы делают Пещеры одним из интереснейших мест Дахаба. Здесь можно встретить акул.

Three Pools. Место расположено рядом с Пещерами. Особенность его в том, что в начале погружения вам предстоит пройти три красивых лагуны. Часто встречаются черепахи и осьминоги.

Lighthouse. Находится прямо на набережной в нескольких шагах от Русского Клуба. Представляет собой нисходящий склон. Уникальность места в том, что на глубинах от 9 до 20 м с юга на север тянется широкая полоса водорослей — явление чрезвычайно редкое в Красном море. Эти водоросли привлекают огромное количество самых разнообразных морских обитателей. Часто можно встретить колонии маленьких цветных мурен. На севере трава сменяется группой уходящих на большую глубину коралловых рифов. Это место очень удобно для ночных погружений.

Немного севернее Lighthouse расположен Eel Garden — Сад Угрей. Место названо благодаря колоссальной колонии угрей, построивших себе норы в песчаном склоне и покачивающихся по течению подобно траве, колышимой легким ветром. Сад Угрей — настоящий рай для любителей подводной фото- и видеосъемки.

Abo Tahla, Abo Helal. Место, известное также под названием Малый Каньон. Два рифа-соседа, расположены между городом и Каньоном. Обычно погружение начинается к югу от сильно

выступающей в море части рифа, которая служит защитой от сильных волн, накатывающих с севера, и продолжается в песчаной лагуне глубиной около 12 м. Перевалив через рифовый порог на глубине около 4 м, дайвер оказывается на склоне, уходящем на сотни метров в глубь. Достигнув максимально запланированной глубины, можно повернуть на север, где и закончить погружение, медленно поднявшись на поверхность. Каньон, от которого место получило свое название, начинается на глубинах, превышающих возможности рекреационных дайверов, и уходит вниз. Каньон очень узок и трудно доступен, что делает его, пожалуй, самым малоизученным местом Дахаба.

Если вы хорошо подготовлены и вам повезло с погодой, у вас есть шанс увидеть Малый Каньон. Необходимо подчеркнуть, что погружение в него возможно только при полном безветрии и хорошей видимости. Без лишних слов понятно, что без Advanced Trimix и опыта погружений в надголовные среды нечего и думать о посещении Малого Каньона

Можно еще долго рассказывать о дайв-сайтах Дахаба. Размеры журнальной статьи не позволяют дать полное описание всего, что вы сможете увидеть здесь под водой. Достойны упоминания и Golden Blocks, и Shoe Stump, и Coral Garden, и еще много других мест. Все они доступны с берега, одинаково интересны как новичкам, так и искушенным подводникам. Каждому погружению предшествует небольшое путешествие по бездорожью на джипах. Дайвер, привыкший нырять в Хургаде и Шарме, почувствует себя настоящим первопроходцем.

Добавим сюда еще тот факт, что понятия «групповой дайвинг» в Дахабе не существует, и вы можете каждый день составлять себе индивидуальную программу. Практически везде есть небольшие кафе, где можно дешево и вкусно пообедать между погружениями, возвращаться в Дахаб вовсе не обязательно.

Но в Дахабе возможен не только Дейли-дайвинг. Недалеко от города расположены два уникальных и совсем не-туристских места. Это Ras Abu Gulum (на север от Голубой Дыры) и Gabr El Bent (на Юге). Сюда можно добраться на верблюдах, и это не дань колориту, а действительно один из немногих способов добраться в это место. Обычно здесь проводится двухдневное сафари с несколькими погружениями днем и ночевкой на берегу в небольшом бедуинском поселении. Причем это не те опереточные бедуины, к которым возят незадачливых туристов в Хургаде и Шарме. Эти — настоящие. Здесь можно не только понырять в девственно-нетронутых местах, но и почувствовать другой ритм жизни, дыхание другой цивилизации. Отсюда люди возвращаются уже немного другими, и возникает реальная опасность забыть про

обратный билет.

Уже через несколько дней пребывания в Дахабе вы поймете, что здесь не только уникальный подводный мир. Дахаб — это место для людей, которым противна суэта больших городов с ее мелочными материальными целями, для тех, кто умеет видеть, чувствовать и переживать. Главное, постарайтесь не останавливаться в фешенебельных отелях Лагуны (Hilton, Swiss и т. п.). Гораздо больше увидеть и понять можно в Старом Городе, где полно маленьких гостиниц (в том числе очень приличных).

И вот еще что. Надо ехать не на одну неделю, а хотя бы на две, так как в Дахабе можно и серфингом заняться, и в горы съездить, и вообще здесь здорово. Вы не только найдете единомышленников, но и сумеете вспомнить, что у вас есть душа. Помните, как у «Машины времени»? «За этот час вы станете добрее, быть или не быть решите в пользу быть»...

Судан — знакомое море в незнакомой стране

(воспоминания дайвера)

«Ты должен нырнуть там, Мигель. Южное плато Шааб-Руми — одно из лучших в мире мест для дайвинга. По плато постоянно курсирует дюжина серых рифовых акул, еще с десятков прогуливаются на краю плато, из голубой воды часто выходят хаммерхеды, стаи барракуд, каранксов, тунцов, шишколобых попугаев — и все это на каждом дайве.» — так пытался я убедить своего нового знакомого, чилийца — одного из трех членов экипажа небольшой яхты, уже два года проводящей в неторопливом кругосветном путешествии. Мы сидим на второй палубе нашего сафари-бота, общаемся после ужина, на который пригласили путешественников. «Утром у нас будет еще один дайв на этом месте, и ты увидишь, где это». Мне казалось, что после такого описания у любого дайвера загорятся глаза и он побежит проверять снаряжение... но я слышу: «Ты знаешь, Андрей, проблема в том, что мы никогда рано не встаем по утрам...» — что ж, у этих ребят свои подходы. Они не торопятся. Три месяца во Французской Полинезии, 100 дней в Индонезии. После нескольких месяцев в Таиланде и Индии они через Аденский залив зашли в Красное море и потихоньку идут на север, в Средиземное. Ныряют везде, но не напрягаются. Просто ни из чего не делают культа. Здесь, в лагуне рифа Шааб-Руми, наши яхты стоят рядом. Проход в эту лагуну в свое время пробил динамитом Жак-Ив Кусто, который идеи охраны морей и океанов на себя вовсе не распространял.

Нереальные пурпурные и лиловые цвета заката над зеркалом лагуны добавляют мистики в картину. Именно добавляют, потому что ее и так достаточно.

Историческая справка

В последнее время дайверов всего мира, в том числе и России, все сильнее притягивает Судан. Однако страна эта нашим соотечественникам практически неизвестна...

На территории Судана люди жили на протяжении как минимум последних девяти миллионов лет, и, возможно, колыбель жизни располагалась именно там, а не в долине Евфрата, как это предполагалось ранее.

Далее, Судан (точнее, территории, которые мы так называем теперь) попадает в зону интересов всех самых могущественных государств: так, к третьему тысячелетию до нашей эры относятся первые письменные записи о Северном Судане (государстве, называвшемся Куш) у египтян.

О существовании Судана знал Гомер (у античных авторов эти земли назывались Нубией), и его сограждане посещали эту страну — обменивая ткани, вина и различные безделушки на рабов и специи.

Нерон отправил туда разведывательную экспедицию, но из-за сложностей ландшафта и отдаленности от метрополии так и не решился на завоевание территорий.

Во время правления Юстиниана (как это описывают латинские и коптские авторы) многие суданские королевства обратились в христианство, и вдоль Нила стали появляться церкви. Христианство связало Нубию со средиземноморскими государствами и христианским Египтом.

Христианские королевства Нубии просуществовали многие века, достигнув вершин богатства и военной мощи в девятом и десятом веках. Однако арабы-мусульмане, завоевавшие в 640 г. соседний Египет, создавали постоянную угрозу нубийским королевствам. Кроме того, они отрезали нубийских христиан от египетских коптов и, таким образом от всего остального христианского мира.

В отличие от спокойных и неторопливых чилийцев, у которых впереди еще полглобуса и неограниченное количество времени, у международной команды дайверов, прилетевших с разных концов Европы в Судан на двухнедельное сафари по северным и южным рифам, настроение более энергичное. И с каждым дайвом, с каждым прожитым на сафари-боте днем чувствовалось не нарастание усталости, а желание нырять и лучшее понимание

особенностей здешних рифов.

«Умбрия» — знаменитый и очень красивый рэк. Прекрасно сохранившийся благодаря тому, что корабль затонул в гавани Порт-Судан, защищенный от течений, штормов и приливов открытого моря рифом Вингейт. Ганс Хаас, впервые погружавшийся на этот корабль в 1948 г, считал его лучшим рэком в мире. Этот 150-метровый итальянский транспортник был затоплен собственным капитаном ранним утром 10 июня 1940 г. Нижняя часть корабля — на глубине около 30 м, верхняя — касается поверхности воды. Деревянная палуба с годами исчезла, открыв множество проходов в грузовые отсеки. Можно плыть вдоль корабля, заплывая вслед за стаями рыб в различные части трюма. Вот вы видите большое помещение, заполненное тысячами бутылок, а вот утыкаетесь в ровные ряды стеллажей, на которых лежат заросшие бомбы и снаряды в количестве ни много ни мало — 360 тыс штук! Машинное отделение с огромными механизмами, склады с машинами, детонаторами, авиационными покрывками, автомашинами — тут есть на что посмотреть! Ночной дайв на этот рэк не менее интересен, чем днем. Полнолуние, под водой не темнота, а сумерки. Выключаете фонарь и видите огромный силуэт, вдоль которого плывут маленькие фигурки со светящимися точками в руках — картина скорее космическая, чем земная. «Звездные войны» да и только — подлетаем к флагманскому кораблю Империи.

Северные рифы, знаменитый акулий треугольник. Они расположены в получасе хода друг от друга, и, находясь рядом с песочной шапкой рифа Ангарош, можно видеть и остов дайв-бота, севшего на мель у рифа Мерло, и небольшую металлическую вышку на столбе у рифа Абингтон. Классические стенки, как и все суданские рифы, с сотнями метров глубины в нескольких метрах от рифа. Название «Ангарош» в переводе с арабского — «мать всех акул». Это написано во всех путеводителях, но сами арабы это отрицают.

Рифы очень густо населены и на 30-метровой глубине. Впрочем, это характерная особенность всех местных рифов. Мы встречали на них и одиночных молотоголовых акул, и стаи. Но близко к себе они не подпускали. Довелось поплавать над верхушкой рифа, на трехметровой глубине, в окружении большой компании шишколобых попугаев. Вид у них всегда очень серьезный, и размеры внушительные — до полутора метров длины. Когда плывешь на расстоянии вытянутой руки среди дюжины этих рыбок с крепкими клювами, которыми они разгрызают кораллы, то думаешь — хорошо, что они травоядные. Прекрасные рифы, но не они будут вспоминаться холодными

зимними вечерами...

Историческая справка

Распространение ислама на территории современного Судана началось с военных вторжений арабов, происходивших в 642 и 652 гг. Однако ушло почти 1000 лет на то, чтобы произошло слияние арабов с населением Нубии, и на то, чтобы ислам занял место основной религии (в XVI в.). Не единожды на протяжении VIII–X вв. короли Нубии отправляли армии в Египет, чтобы помочь своим братьям-христианам, подвергавшимся гонениям со стороны мусульманских правителей.

Современная история Судана многим «обязана» Наполеону. Победа в Битве пирамид в 1797 г. потрясла власть Мамлюков и вымостила дорогу к вершинам власти албанскому наемнику Мухаммеду Али.

Мухаммед Али отправил своего третьего сына во главе десяти тысячной войска через пустыню, и к 1821 г. весь центр и север Судана принадлежали ему. В первый раз Судан — это название означает «Земля Черных» — начал принимать форму политически единого организма.

Избавление пришло со стороны пустыни. Мухаммед Ахмед был рожден в 1844 г., в семье строителя лодок. Он вырос мягким, тихим мистиком и вскоре удалился на остров Аба, находившийся в 150 милях от Хартума, чтобы жить жизнью религиозного затворника. В 1881 г. он объявил себя Махди, вторым великим пророком. Племена запада ответили на призыв Махди к войне против неверных и угнетателей. И к началу 1884 г. Махди стал повелителем всего Судана, за исключением Хартума.

Британия, к этому моменту обосновавшаяся в Египте, решила, что удержать Судан не удастся, и для эвакуации Хартума был направлен генерал Чарльз Гордон. Никто не был подготовлен к подобному делу хуже, чем этот человек, и через 317 дней орды дервишей Махди заняли город и разрушили Хартум до основания.

Через пять месяцев после падения Хартума Махди умер от тифа; его преемником стал Халиф Абдалла. Едва он успел прийти к власти, как Судан начали раздирать на части гражданские войны. В сентябре 1898 г. англо-египетские силы под руководством генерала Герберта Китченера встретились с 60 000 воинами Халифа на открытой равнине под стенами Омдурмана, новой суданской города. Потери Халифа составили 10 800 убитых и 16 тыс. раненых, а Китченер вошел в Омдурман как завоеватель.

Но вот Кита-эль-Бана — этот риф на полпути к северным рифам вспоминаться будет долго. Погружаемся. Три шелковых

акулы, недовольные нашим появлением, делают круг вокруг нас и уплывают. В это время я замечаю, что наш гид, припав к монитору видеокамеры как к пулемету и усиленно работая ластами, направляется в глубину. Сдуваю крыло компенсатора и оказываюсь на 45 м посреди стаи акул-молотов. Стая огромная — в пределах видимости 50–60 акул, сколько же их здесь на самом деле? — Делаю снимок, вся стая дружно уходит в сторону от рифа и в глубину. Не торопясь всплываю и на глубине 25 м вижу манту. Грациозно покачивая крыльями, она парит среди вспышек фотоаппаратов. И совершенно никуда не торопится, мы ей явно любопытны, и она кружит вокруг нас. Плыву в метре позади нее, время от времени фотографирую. Замечаю, что ей не нравится, когда я заплываю над ней, и она тут же начинает крутить петлю, оказываясь ко мне лицом и завершая маневр надо мной. Но вот и нет свободной памяти на моей цифровой камере. Прошу манту подождать немного и стираю несколько снимков с предыдущего дайва. Ждет. Почему-то уже давно мы с ней одни, никто не мешает фотографировать. Взгляд на манометр — понятно, пора..

Эта черепаха, похоже, на меня обиделась. Не спеша проплыла мимо на расстоянии вытянутой руки — и я не обратил на нее никакого внимания. Потому что был уже полон впечатлений, и эта черепаха — просто перебор. И вечером за ужином слышалось под звон бокалов «Now, for manta!» — «Ну, за манту!» Как нам пояснил гид, на этом рифе ныряют редко, так как проходят этот район ночью в условиях плотного графика недельного сафари. Наш двухнедельный маршрут давал возможность не только более тщательно обнырять известные сайты, но и провести четыре дня в районе Суакиновых островов, южнее Порт-Судана.

У южного маршрута есть и сильные, и слабые стороны. Очень переменчивая видимость. Хотя глубины у островов и рифов по-прежнему сотни метров, иногда чувствуется близость мелководных участков Красного моря у берегов Эритреи. Вот ты видишь приличных размеров хаммерхеда в пяти метрах от себя. А вот уже и не видишь. А в прятки с ним играть бесполезно — он-то тебя видит или, точнее, чувствует своими уникальными рецепторами.

На большинство брифингов гид выходил с доской, на которой кроме названия рифа была беспроектная надпись — drop off И рисунок акулы-молота. Что частенько сбывалось, кстати. Очень понравились стабильностью появления стай этих акул два южных рифа — остров Хинди-Гидир и место ночной стоянки — Шааб-Анбар-Фасма. Кстати, по-настоящему глубокие проникновения на южном направлении пока сдерживаются тем обстоятельством, что никто не знает места для безопасной ночной стоянки бота южнее

этого рифа, который находится примерно в 50 километрах южнее Порт-Судана. Были и брифинги с лаконичной надписью на доске — Rock under water — «Скала под водой». Никто не нырял, ничего об этих местах не слышал. И эти неизвестные рифы не разочаровывали. На один из них хотелось бы вернуться для дайва ранним утром или на закате солнца. Там был сквозной разлом рифа с сильнейшим течением в нем Стаи каранксов, барракуд, а в нижней части разлома, на глубине около 40 м, рядом с отделившимся огромным треугольным обломком рифа неторопливо проплывала шелковая акула длиной не менее 3 м.

Историческая справка

19 января 1899 г. Британия и Египет подписали соглашение, в соответствии с которым они должны, осуществлять совместное управление Суданом. За следующие двенадцать лет доход Судана увеличился в 17 раз, расходы утроились, и бюджет достиг сбалансированного состояния, поддерживавшегося до 1960 г.

Зарождавшийся египетский национализм нарастал в период после Первой мировой войны, и его кульминацией стало убийство в 1924 г. в Каире сэра Ли Стока — генерал-губернатора Судана; Британия отреагировала выдворением из Судана всех египетских чиновников.

Даже после англо-египетского договора 1936 г. весьма незначительное количество египтян смогла вернуться в Судан и занять значимые посты. Зато этот договор привел к активизации суданских националистов, которые протестовали как против возвращения египтян, так и против того факта, чтобы другие страны решали их судьбы. Проявлением этих чувств стало создание Конгресса под руководством Исмаила аль-Азари.

Сильные течения — характерная черта самых популярных сайтов — Шааб-Руми и Санганеб. Оба рифа — многокилометровые коралловые образования. На обоих в южной части есть плато, плавно спускающиеся с глубины 20 до 28–30 м, где они резко переходят в классические стенки. Постоянное сильное течение и обилие корма привлекают множество крупных хищников. Стаи барракуд не обращают никакого внимания на дайверов — им, похоже, и так нелегко справляться с течением. На приличной скорости небольшими компаниями время от времени проносятся тунцы. И только акулы, кажется, совершенно не обращают внимания на течение С грациозностью, выработанной за сотни миллионов лет эволюции, никуда не спеша, они патрулируют свои участки плато или дефилируют над свалом у края плато.

В большинстве своем это серые рифовые акулы, но на каждом дайве встречаем и пару белоплавниковых рифовых.

Дайв в этих местах протекает обычно следующим образом. Заброс с «зодиака» у западного края плато. Группа прибывает на склон, и ее тут же окружают 5–6 серых рифовых. Они подходят на близкое расстояние — 1–2 метра и пару минут кружат вокруг них. Всем своим поведением они спрашивают — не принесли ли вы чего-нибудь вкусенького? Нет, мы ныряем с правильного дайв-бота и кормление акул не практикуем. Да? А вот тут до вас ребята были... Потеряв к нам интерес, акулы возвращаются к привычным маршрутам. Дайверы тем временем выбирают участки дна, свободные от кораллов, планируют на них, полностью стравливают воздух из компенсаторов и начинают наблюдать за разворачивающимся спектаклем. Лучшие места — поближе к краю плато. Парад не прекращается ни на минуту. Серую упитанную красотку с двумя прилипами сменяет пара тощих белоперых, вот подплывают потусоваться несколько шишколобых попугаев. Стая каранксов на время закрывает вид, но сквозь них видно, как подходит к плато крупный самец акулы-молота. Его встречают радостным залпом фотовспышек. Разворачивается и возвращается в голубую воду. Очевидно, недалеко от плато их целая стая, надо бы провести, но тут и так интересно... Стефан — швед, твердый сторонник DIR-дайвинга и воспитанник системы GUE, — как-то отбившись от остальных, подплыл к западному краю плато на Шааб-Руми. В десятке метров от него неторопливо плыла большая акула непривычных очертаний. Вокруг нее, как охотничьи собаки вокруг медведя, угрожающе вились серые рифовые, явно недовольные таким визитом. Пригляделся — полоски на упитанных боках, так и есть, тигровая...

Движения серых становились все более нервными, в пространстве чувствовалось нарастающее напряжение. Дрожащими руками он сделал пару снимков и ретировался. С тех пор регулярным предметом шуток в нашем «зодиаке» перед погружением был анализ конфигурации его снаряжения с позиций DIR на предмет соответствия tiger-shark дайвингу. От свистка до памперсов...

Историческая справка

К 1945 г. сформировались две политические партии. Национальная партия единства, возглавляемая аль-Азари, требовала объединения Египта и Судана-, и партия Умма, требовавшая абсолютной независимости и полного разрыва с Египтом.

12 февраля 1953 г. Британия и Египет подписали соглашение,

положившее конец совместному правлению и гарантировавшее Судану независимость в ближайшие три года. Соглашение также оговаривало создание в Судане сената, совета министров и палаты представителей, выборы должны, были проводиться под надзором международной комиссии.

Выборы, прошедшие в ноябре и декабре 1953 г., завершились победой Национальной партии единства и ее главы. Исмаила аль-Айхари, который стал первым премьер-министром Судана в январе 1956 г. Вскоротости последовала замена британских и египетских чиновников суданскими.

Найтрокс увеличивает время нашего пребывания на плато, но всему приходит конец. Отщелканы пленки, посажены аккумуляторы — снимать здесь можно беспрерывно. На манометре — 70–80 бар, на компьютере — 1 минута до декомпрессии, а у кого-то уже и песочные часики. Пора возвращаться. Уходим с плато, подплываем к рифу. Никакого течения, тишь и благодать. Растянувшись на десятки метров, начиная от края рифа, ближнего к плато, в неподвижной воде зависла стая единорогов. Похоже на очередь желающих быть поданными к столу.

Над рифом Санганеб возвышается маяк, построенный англичанами в 1935 г. С его смотровой площадки открывается восхитительный вид на этот огромный риф и его лагуну. Недели не хватит, чтобы исследовать его относительно подробно. Риф поднимается с 800-метровой глубины, имеет более 8 км длины. Санганеб находится в полутора часах хода от Порт-Судана и поэтому доступен для дейли-дайвинга, который стал реальностью с открытием осенью 2003 г. «Emperor Divers» — дайв-центра при отеле «Хилтон Порт-Судан». На пределе досягаемости для дейли-дайвинга находится Шааб-Руми — 3 часа хода от Порт-Судана.

Типичный риф в Судане — это вертикальная стена, дно на недосыгаемой глубине 300–800 м. Огромное разнообразие как твердых, так и мягких кораллов. Бросается в глаза обилие крупной рыбы — не только акул, но и тунцов, каранксов, шишколобых попугаев. На глубине 30–50 метров часто бывают каверны и небольшие пещерки — со стороны, наиболее подверженной действию сильных течений. Особенно много таких каверн и нависаний (оверхэнгов) на южных рифах — встречаются целые галереи. На них и больше разломов, сквозных или частичных. Заплыв в одну из таких пещерок, я как-то наблюдал в «окно», как мимо меня медленно проплывает стая в несколько десятков акул-молотов. Их бока поблескивали отраженным солнечным светом в полумраке на сорокаметровой глубине, на

некоторых были заметны рваные раны на плавниках, покусыв на теле.

Историческая справка

19 декабря 1955 г. парламент анонимно проголосовал за то, чтобы «Судан стал абсолютно и полностью независимым государством». 1 января 1956 г. и британские, и египетские войска покинули страну; в тот же день был создан государственный совет, принявший полномочия от генерал-губернатора, вплоть до принятия новой конституции.

Два года спустя, 17 ноября 1958 г., произошел бескровный военный переворот, возглавляемый генералом Ибрагимом Аббудом. Захватив власть, генерал Аббуд заявил, что он будет править, опираясь на тринадцать членов хунты, и что демократия в Судане была принесена в жертву «честности и целостности».

В период его правления окончательно накалилась обстановка на юге страны — восстания следовали одно за другим и часто сопровождались значительными жертвами.

В 1964 г. страна вернулась к гражданскому правлению. Но новоизбранные премьер-министры также не смогли усмирить юг — не помогли ни угрозы, ни уговоры.

Было создано Южное министерство, целью которого стало возвращение южных провинций под власть правительства и восстановление там нормальной жизни.

Но укрепить власть в провинции Экватория так и не удалось, и в октябре 1970 г. вооруженные силы предприняли массивную наступательную операцию против бунтарей.

Официально война закончилась в марте 1972 г., когда был подписан мирный договор с лидерами южных бунтарей.

Севернее Шааб-Руми находится риф Шааб-Суади, известный тем, что именно на нем находится Blue Belt, или Toyota wreck Грузовики «Тойота», которые перевозил этот корабль, теперь разбросаны по рифу на различных глубинах. Сам корабль находится почти в вертикальном положении, днищем кверху. Места проникновения — на глубинах 32–38 м и 54–62 м. Очень необычен вид на корабль с небольшого плато на границе рифа, когда виднеется только верхняя часть, поднимающаяся до глубины 19 м, а остальное (длина корабля 103 м) скрыто от глаз. Как будто какой-то великан пошутил, устроив игрушку на рифе таким необычным образом. Считается, что в глубоководной части рэка и его окрестностях обитает тигровая акула. На этом основании на некоторых кораблях дайверам отказывают в погружении на этот объект. Не знаю. Наверное, я что-то упустил в

этом погружении. Зато как счастливы были дайверы из Швейцарии! Их глаза горели, когда они показывали мне под водой компьютеры с 40-метровыми отметками максимальной глубины погружения.

Действительно, как и на большинстве суданских дайв-ботов, нас не ограничивали по глубине и времени погружения. При этом на первом брифинге предупредили, что ближайшая барокамера в Саудовской Аравии, а в госпитале Порт-Судана выбор медикаментов хуже, чем в нашей корабельной аптечке. Для двухнедельного сафари это еще более актуально. Обычное планирование дайвов с уменьшением глубины от утреннего дайва к вечернему в условиях Судана неприменимо. Все дайвы — стенки с глубинами 500–800 метров, встречи с интересными крупными объектами — акулами, скатами, мантами — непрогнозируемы. Зато на большинстве ботов вам могут предложить 15-литровые баллоны с V-вентильями. Так что, если у вас есть второй регулятор, имеет смысл взять его с собой. Оптимальная тактика дайва — заброс на наиболее открытую часть рифа, часто среди высоких волн. Далее — находиться в голубой воде метрах в 50–60 от рифа на глубине 25–30 м. Держаться с напарниками в пределах видимости, посматривать на них и контролировать нижнюю полусферу. При появлении акул-молотов подать знак напарникам и, по возможности, спуститься к их стае. Концовку дайва можно провести возле рифа, полюбоваться на кораллы и рыбок. Фотографам с двумя внешними вспышками стоит закрыть вспышки рассеивателями и направить вниз — акулы-молоты их явственно опасаются, принимая, очевидно, отблеск на фотовспышках за блеск глаз очень крупного соперника..

Моим напарником был замечательный швед, Андерс. Ныряет с начала 90-х гг. У нас было прекрасно отработанное взаимодействие — мы держались в основном в пределах видимости, дышали оба понемногу и всегда вместе выходили на «зодиак». На последнем дайве, на плато у рифа Санганеб, выйдя за пределы бездекомпрессионного дайва, не в силах оторваться от бесконечного акульего шоу, мы отвисаемся на небольшой глубине и любуемся кораллами. Вдруг он делает интернациональный жест рукой, который в русском варианте переводится как «А пропади оно все пропадом!», делает мне знак «акула» и зовет обратно на плато. И мы под удивленными взглядами расслабляющихся швейцарцев пробиваемся против течения обратно к плато, зависаем над ним на 6 метрах. Течение как-то сразу прекратилось, и вот мы уже видим под нами знакомые фигуры серых акул, которые продолжают все так же изящно скользить над

склоном Замечаем, что к нам присоединились и остальные члены команды нашего ««зодиака» — два шведа и англичанка. Прощальный жест акулам, и в лучах вечернего солнца мы медленно всплываем навстречу поджидающему нас «зодиаку». А кораллы — они прекрасны. Но за серию из 41 дайва со средней продолжительностью погружения более часа мы на них уже насмотрелись...

Историческая справка

Следующим исключительно значимым событием суданской истории стало заявление президента Яффера Мохаммеда аль-Нумейри, сделанное 8 сентября 1983 г. Он объявил, что был пересмотрен закон о смертной казни, чтобы «органично» соединить его с исламским законом (шариатом). Воровство, супружеская неверность, убийство и подобные преступления с этого момента должны, были осуждаться в соответствии с Кораном. Был введен запрет на алкоголь и азартные игры. Однако на немусульман этот закон не распространялся, если они не были уличены в убийстве или краже.

Введение закона в действие было отмечено в Хартуме, 23 сентября, и в ходе праздничной церемонии все запасы алкогольных напитков были выброшены в Нил.

28 августа 1983 г. в Хартуме были закрыты, школы, за чем последовали студенческие акции протеста. 1 мая 1983 г. начались забастовки врачей, протестовавших против низких зарплат и разрушения системы здравоохранения. Все 2000 докторов, имевшихся в стране, 8 марта подали заявления об уходе. Правительство не только отклонило заявления, но и объявило профсоюз врачей вне закона. (Впоследствии профсоюз был восстановлен.)

Так как президент Нумейри отклонил все предложения членов кабинета министров о закрытии национальных границ, основываясь на древней арабской традиции гостеприимства, к 1985 г. в стране находилось около миллиона беженцев, а к 1986 г. могло достичь двух миллионов.

Одной из наиболее сложных политических проблем для президента Нумейри стало прибытие среди прочих беженцев эфиопских евреев. Они направлялись в Израиль в ходе операции «Моисей». Пока эта информация не стала известна, от трех до семи тысяч эфиопских евреев смогла добраться до Израиля.

Правительство Судана, являющегося членом Лиги арабских наций, таким образом, не должно было признавать государство Израиль. От Судана потребовали перекрыть воздушный мост. Таким образом, на территории Судана остались эфиопские евреи,

многих из которых в Израиле ждали родственники.

На беспокойном Юге разразилась двухлетняя партизанская война. Бунтари, в основном христиане и анимисты, были давно недовольны приоритетной ролью ислама, особенно тяжело им стало после принятия исламских законов в 1983 г.

Это стало началом гражданской войны. В этой войне погибло более 2 миллионов человек, а пять миллионов стало беженцами. Ни одно из правительств не оказалось способным и желающим уладить различия и противостояние между Югом и Севером, арабами и черным населением, мусульманами и христианами.

И вот «зодиак» уже везет нас к кораблю, прощальный ужин, последняя ночь в «Хилтоне, Порт-Судан». Назад, к цивилизации, на пути к которой следует еще раз пережить рейс «Суданских авиалиний». Впрочем, они и не претендуют на звание лучшей компании года Это если сказать очень мягко. Задержки вылетов для них — скорее правило, чем исключение. Такое впечатление, что они арендуют борта у сторонних авиакомпаний. При этом переговоры начинают за полчаса до запланированного времени вылета из Судана В нашем случае переговоры затянулись и опоздание составило 12 часов. Пришел самолет авиакомпании Lухог Air. Кстати, Андерса, моего напарника, в аэропорту ждала радостная встреча со своим багажом, который как раз этим самолетом прибыл перекладными из Цюриха, где он изначально потерялся. К счастью, у него была возможность арендовать в дайв-центре комплект снаряжения, а фотоаппаратура была у него в ручной клади.

Итак, «Суданские авиалинии». Наверное, лучше воспринимать их как бастион, эффективно сдерживающий поток желающих понырять в Судане. Как средство защиты суданских рифов.

На протяжении многих лет дайвинг-флот в этой стране состоял из хорошо послуживших на своем веку и позднее приспособленных для дайвинга кораблей, часто с итальянским менеджментом. Это и моторизованные парусники (Elegante, Aurora, и переоборудованные круизные корабли типа Le Baron Noir). Бывший тральщик, а затем океанограф «Дон Квесто» также переоборудован для дайвинга и даже имеет на борту компактную барокамеру.

Дайвинг в Судане набирал обороты вплоть до лета 2004 г., когда резко возросла озабоченность мирового сообщества гуманитарной ситуацией в районах гражданского конфликта на западе и юге Судана. На фоне призывов к введению международных санкций против и без того одной из беднейших

стран мира часть операторов рассматривает варианты вывода кораблей из Судана.

Но будем надеяться, что ситуация в стране будет улучшаться, и больше дайверов сможет приезжать в Судан. Но при этом очень хотелось бы сохранить суданские рифы в таком же нетронutom состоянии, в каком они находятся сейчас

Древняя Анатолия: ниже уровня моря

...Лето, надо решить вопрос семейного отдыха. Наша соотечественница, а ныне турецкоподданная, посоветовала город Бодрум, а в городе дайв-центр. Мы перепроверили информацию и решили согласиться. Дайвинг в Турции вызывал некоторое внутреннее опасение, поскольку рассказы туристов полны воспоминаний о том, как на переполненном ботике их свезли неизвестно куда, одели непонятно во что, на пять минут погрузили в воду, раскрошили булку и в каше из булки и прикормленных рыбок сделали несколько фотографий, после чего вручили «сертификат». Ну и, конечно, опасения плавать в пустом море.

В конце концов решили, что после наших озер любое море в любом случае интереснее, заранее настроились получать удовольствие и не капризничать.

Историческая справка

Современная Турция раскинулась на территории, которую можно назвать колыбелью множества культур и государств древности, и архитектурные памятники разных времен тому подтверждение. Находясь на стыке Европы и Азии, она привлекает многогранностью и многослойностью...

Существуют обильные археологические доказательства существования развитой неолитической культуры в Анатолии, датируемые не позднее седьмого тысячелетия до нашей эры. В том числе здесь были обнаружены первые городские поселения, датируемые 6500 годами до н. э.

Б начале третьего тысячелетия до нашей эры население Анатолии освоило обработку металлов, что стало началом бронзового века (2500–2000 гг. до н. э.).

В это время в Анатолии возникают поселения ассирийских купцов, поставлявших металл в Месопотамию.

Начиная примерно с 1500 г. до н. э. южная часть Анатолии, богатая рудой, стала центром обработки железа. Один из наиболее знаменитых археологических памятников этой региона — Троя.

ТРОЯ. Мыс, вдающийся в Эгейское море между Дарданеллами и Эдремитским заливом, был известен в Античности под именем Троас. Воздвигнутый там тридцатиметровый курган, который назывался Гиссарлык, был идентифицирован как место расположения древней Трои.

Раскопки кургана были начаты в 1870-х гг. немецким археологом-любителем Генрихом Шлиманом. Первые пять уровней из девяти, обнаруженных в Гиссарлыке, содержали остатки городов, самый древний из которых относится к третьему тысячелетию до нашей эры.

Эти города контролировали кратчайший путь через Дарданеллы и богатели, собирая пошлины. Сделанные здесь находки показывают тысячелетнюю неразрывную культурную связь юродов, найденных на разных уровнях кургана. Разрыв происходит на шестом уровне, заселенном носителями другой культурной традиции примерно в 1900 г. до н. э. Перестроенный после землетрясений город, расположенный на седьмом уровне, стал жертвой пожаров примерно в 1300 г. до н. э. Считается, что именно этот юрод был Троей гомеровской «Илиады». Позднее здесь располагались греческий юрод Илион и римский Илиум.

Описывать путь в Турцию, отель и природу не имеет смысла, поскольку все это знакомо каждому россиянину среднего достатка.

Бодрум оказался сильно похожим на Крым Наш Коктебель при условии хорошего к нему отношения мог бы быть не хуже. Решили с нырялкой не тянуть. Денек акклиматизации, звонок в Indeer. Договорились, что нас заберут, и на утро мы уже поджидали автобус По опыту Египта приготовились ждать минут сорок. Ошиблись — забрали вовремя. Отель наш не в самом Бодруме, а километрах, наверное, в пятнадцати. Микроавтобус с веселым турком-водителем подхватил нас и помчал сперва по деревне, потом по извилистой дороге до Бодрума и наконец по узеньким кривым улочкам до порта Порт. Полным-полно яхт всех размеров и мастей, дайверский бот стоит на пирсе. Народу немного, помогли перетаскать баллоны и — в море. Ныряем вокруг островков, до которых полчаса ходу. На боте порядок. Нас вносят в «судовую роль», исследуют сертификаты, проводят брифинг. Собираемся. Я, к стыду, первый раз в жизни надеваю костюм из двух элементов и промахиваюсь ногой мимо штанины на курточке. Мне без улыбки разъясняют, как следует надевать этот костюмчик. Справляюсь. Пришли на место, проверились, попрыгали в воду. На нас двоих — дайв-гид. Тот самый турок-водитель. Оказался в чине инструктора

Погружаемся. Давно не ныряли в такой прозрачной воде. После Ладоги, правда, все кажется прозрачным, но здесь объективно хорошо. Объективно — в буквальном смысле — в объектив попадает много света. Погружаемся вдоль пологого рифа, инструктор присматривает за нами. Сначала ничего интересного — скалы, обросшие чем-то малопривлекательным, какие-то невзрачные рыбки, но постепенно осмотрелись, и стало лучше.

Глаз начинает выделять губки, которые в свете вспышки приобретают свои естественный яркий цвет. В каждой норочке и дырочке обнаруживаются венчики полихет, которые нервно втягиваются в ответ на колебания воды, из прочих нор высовывают носы рыбы, которые там попрятались. Идем ниже. Основное ощущение — до чего же неудобно плавать в мокром костюме после сухого. Приходится пользоваться жилетом. По привычке несколько раз пытаюсь надавить на клапан поддува на груди. Наблюдаю со стороны за своим напарником Михаилом. Показываю ему, что скучаю по «сухарю», он жестами со мной соглашается. Мы к этому моменту где-то в районе 30-метровой глубины. Ощущения глубины нет из-за высокой прозрачности воды и обилия света. Я нахожу живописную губку, похожую одновременно на елку и на пламя свечи, в расщелине между двух больших камней. Пока выбираю ракурс поинтереснее, пока руками показываю Михаилу, где ему находиться, чтобы составить композицию «губка и дайвер на заднем плане», проходит некоторое время. Инструктор, глядя на свой компьютер, показывает, что пора и честь знать. Пошли потихоньку вверх. Рыбы осмелели, плавают стайками.

Возвращаемся к боту. Вылезает Инструктор высказывает в смысле, что ерунда выходит, — почему никуда не плаваем, ничего не смотрим. Михаил ему разъясняет, что фотографии — люди ненормальные, к ним надо снисходительно относиться. Я проверяю получившиеся снимки. Губка и дайвер, выглядывающий из-за нее, получились неплохо. Для отчета на дайв-форуме подойдет. Один приличный кадр за погружение нельзя назвать успехом. Вместе с тем ощущения приятные. Теплая вода, высокая прозрачность, более или менее живописный пейзаж. Годится для разнообразия.

Переходим ко второму сайту. Пока идем на боте, проводят занятия с небольшой группой бельгийцев. Второе погружение в бухточке, после обеда. Поплавали в комплекте № 1, отдохнули, пошли погружаться. На дне набросаны амфоры. Для создания подводным туристам атмосферы древности. Амфоры совсем новые. Недавно из гончарной мастерской. Для порядка сделал

снимок. Михаил машет рукой — что-то увидел. Каракатица скромно сидит в каких-то подводных кустах. С грехом пополам приспосабливаюсь широкоугольным объективом фотографировать каракатицу. Она терпеливо позирует. Потом, утомившись, отплывает на несколько метров. Мы продолжаем за ней гоняться минут сорок — сорок пять. Похоже, что еще один кадр для фотоотчета готов. На боте турок делится с коллегами своими впечатлениями по поводу плавания с фотографами. Ему, похоже, сочувствуют. Михаил объясняет, что он вот так каждый раз. Это вызывает к нему искреннее уважение и опять же сочувствие.

Путь в порт, гонка на микроавтобусе по кривым улочкам. Завтра новый день, пойдем погружаться на «рэки» — турки для туристов затопили два кораблика. Дело было за месяц до нашего приезда, и они еще совсем свеженькие. Делимся впечатлениями: общая оценка проделанной работы положительная. Море красивое, природа морская присутствует. Наблюдение за ней требует навыков, но на втором-третьем погружении уже привыкаешь и видишь много разной интересной мелочи. Дайв-бот хороший. Команда веселая. Давки нет. Оборудование в хорошем состоянии. Воздух вкусный. Чего еще дайверу надо для его подводного счастья?!

P.S. В рамках большого многоэтапного проекта «Искусственные рифы и затопленные объекты Караада, Бодрум», который осуществляет BOSAD — Подводная ассоциация Бодрума, в мае 2007 г. были затоплены два корабля — небольшой корабль береговой охраны и военный корабль. В рамках этого же проекта в следующем году — еще 4 объекта. Морские вооруженные силы и Береговая охрана Турции передали эти корабли Подводной ассоциации Бодрума под лозунгом «Первые затопленные корабли для туризма».

Мы ныряли на эти корабли. Они действительно подготовлены для посещения дайверами. Произведена хорошая санация. Срезаны всякие крючки и прочие железки, за которые можно зацепиться. Двери открыты. Трюмы доступны осмотру. В рубке оставлено рулевое колесо. На камбузе — плита и полки. Корабли, когда я там был, были затоплены только-только, поэтому морская живность их едва начала обживать. Но уже были заметны стайки какой-то серебристой рыбешки, которые укрывались в надстройках.

Притяжение Ликии

Земли Ликии видели немало. В течение тысячелетий они

наблюдали, как вырастали и рушились империи египтян и персов, греков и римлян. На ее территории проходила торговля с Карфагеном, а также войны с пиратами. Страну разоряли войны и землетрясения. Несмотря на все это до наших времен сохранились бесчисленные строения, указывающие на могущество и богатство этих земель.

Мы выплыли из маленького порта в Каш, солнце стояло уже высоко в зените, ужасно нагревая все вокруг и заставляя нас отчаянно прятаться даже в крохотной тени. Курс — на риф Нептун. Эго недалеко, поэтому вместо того, чтобы восхищаться видимым с кормы античным греческим амфитеатром, я сосредоточился на подготовке снаряжения. Еще несколько минут, и грохот падающей через клюз в воду якорной цепи известил нас о прибытии на место. Пока натягивал толстый семимиллиметровый гидрокостюм, я чувствовал себя героем какого-то мультфильма — пот лился в три ручья! Затем с облегчением с кормы шагнул за борт, чтобы, взяв фотоаппарат, погрузиться в холодную голубую воду Средиземного моря. Внизу пологий склон превращается в песчаное дно. Во время погружения взгляд цепляется за какие-то черепки. Они лежат разбросанные, иногда поодиночке, но чаще несколько на одном месте. Одни менее, другие более повреждены. Амфоры! В течение тысячелетий самые популярные емкости для перевозки вина и оливкового масла. Поврежденные, разбитые черепки выбрасывали за борт. Вблизи средиземноморских портов их всегда много. Здесь также уйма черепков различного назначения, родом из разных исторических периодов. Некоторые с гибкими темными длинными горлышками, другие круглые и толстые. Некоторые из них вросли в скалы так, что нельзя их сдвинуть с места.

Огибаю большую скальную формацию, внимание привлекает какое-то движение на дне — триггерфиш крутится вокруг большой ямы, которую выкопал себе для гнезда.

Видна даже пирамидка наметанной икры. Взволнованная мать подплыла в мою сторону, скаля зубы. Я не собирался нарушать ее территорию, тем более что показался Юрек, нервно призывающий меня в сторону большой груды камней. Над ней, будто бы на посту, кружит Павел, пальцем указывая на узкую щель. Сидящий в убежище осьминог посмотрел на меня недружелюбно. Кажется, это был неподходящий момент для посещения, несколько щупальцев нервно заколыхались, показывая полное неодобрение вспышек от моего фотоаппарата. В конце концов я отступил, ведь у него было в два раза больше конечностей, и лучше не раздражать его.

Ленивое, послеобеденное время пронеслось в приятном

ничего неделания. Шаурму в форме блинчиков с мясным фаршем, луком, помидорами и паприкой мы давно уже съели. Даже свежевыжатый апельсиновый сок почти закончился, но все равно никому не хотелось просить добавки. Под старым платаном, на другой стороне дороги развалился рыжий кот. Большой, полинявший кошак из-под прищуренных глаз смотрел на замершую вокруг жизнь. Только уличный продавец миндаля упрямо кружил со своей тележкой по почти пустым улицам, будто бы он не замечал, что сиеста продолжается. Послеобеденный отдых — это великолепное изобретение средиземноморской культуры, полностью делает человека ленивым. Согласно плану мы хотели пойти в горы, посмотреть старинные гробницы ликийцев, но температура, еда и перспектива скорой необходимости спуститься в порт, чтобы нырнуть очередной раз, как-то эффективно вылечила нас от этой идеи. Может, завтра удастся? Пока, собрав остатки сил, я заказал сок. На этот раз из арбуза. Вкуснятина!

За пещерой начиналась длинная, широкая, метра три скальная щель. Высокие черные стены поднимаются метров на 25 и заканчиваются светлым пятном голубой бездны. Каньон. Далеко впереди показался силуэт Апо. Он приостановился на секунду, повиснув в бездне, словно размышляя, и опять поплыл вперед. Постепенно дно опускается, и, выйдя из щели, я оказался почти на 40 метрах. Мы поплыли в сторону открытого моря, и вдруг из-за скалы показался остов каботажника. Шерсть, на перевозке которой прошла вся приходящаяся на первую половину прошлого века жизнь судна, давно уже куда-то пропала. В противоположность корпусу и разоренной средней части судна, которые выглядели не очень хорошо, в кормовой части сохранились фрагменты перил и оснащения, которые напоминали о давно прошедших годах блеска.

Время возвращаться. Медленно отдаляюсь от судна, а его образ, сначала очень четкий, с каждой минутой все больше сливается с фоном, чтобы наконец исчезнуть...

Зеркало поверхности уже очень близко, но впереди показались кальмары. Их стая, быстро передвигаясь, не позволяла, чтобы я подплыл слишком близко. Черные пятна больших глаз смотрели внимательно. У меня не было никаких шансов. Не оставалось ничего другого, кроме как повернуть и тронуться в сторону видной вдали кормы нашего судна. Дайверский день пролетел очень быстро. В последний день перед вылетом мы поехали посмотреть руины античного города Мира, разрушенного в течение веков многочисленными нашествиями и землетрясениями (в том числе одним из самых сильных в 141 г.

н. э.), которые превратили город в руины. Над большим амфитеатром на 35 тысяч мест высятся руины вытесанных в скале катакомб. На час позже и в шести километрах от этого места в центре городка, в толпе туристов мы попытались прорваться в византийскую церковь Св. Николая (IV в.), в которой этот известный нам всем святой нашел место вечного упокоения. Когда в последний день мы покидали гостеприимное турецкое побережье, все эти деньки показались нам великолепным подарком, несмотря на то что до Рождества еще далеко.

Нереис — чудо Белого моря

Удивительная эта история началась летом 1977 г., когда группа аквалангистов: Олег Дроевский, Игорь Удовенко, Юрий Заматаев и компания из легендарного ленинградского клуба подводников «Поиск» была приглашена для исследовательских погружений на Белое море. Их вовлекали в проект по изучению поведения редкого беломорского червя — нереиса в естественных условиях его обитания. Уникальность поставленной перед ними научной задачи усугублялась ещё и тем, что редкий этот «зверь» обожал прятаться и появлялся в морской толще, как правило, раз в году и только в июне. Чем только ни пытались аквалангисты выманить его из тёплых норок чернилами, спиртом и даже армянским коньяком, но всё было тщетно, червь беломорский свои секреты раскрывать не спешил...

Прошли годы, и много воды утекло с тех пор, но красота Белого моря, очарование его природы и секреты нереиса надолго запали в души питерских подводников. Основав компанию «Экосервис», они погружались и работали в самых различных морях мира, разработали и создали оригинальные насадки-призмы видеобоксов для съемки в мутной воде, подводные скутера; успели поработать в водолазных кооперативах времён перестройки по обследованию морских причалов, винтов, рулевых компонентов кораблей, и тд. и т. п., но самые заветные мы: ли их постоянно возвращались в места, где они впервые увлеченно пытались открыть сокровенные загадки фиолетового беломорского червяка. И тогда на правом берегу Чупской губы в горняцком посёлке Чкаловский (бывший Самойлово) они решили создать новый дайв-центр, получивший имя их мечты — «Нереис».

Директор центра Юрий Бураков, названный в честь первого советского космонавта, так же как и его тёзка — вдохновенный исследователь гидрокосмоса. Впервые он погрузился под воду с

аквалангом в возрасте 15 лет здесь же, на Белом море, вместе с группой Леннауцфильма.

«В прошлые годы погружения на Белом море считались экстремальными. Аквалангистам приходилось жить в палатках, сараях или деревенских избах на берегу, плавать по морю на маленьких надувных лодках или утлых, старых судёнышках, уже несколько раз отслуживших свой срок. Снаряжение сушили под открытым небом, а еду приходилось готовить на костре», — рассказывает Юрий Теперь с появлением дайв-центра «Нереис» концепция развития дайвинга в Чупской губе кардинально изменилась. Большинство людей, приезжающих сюда, конечно, ищут дикой нетронутой природы, немного приключений и любимого всеми беломорского дайвинга, но при этом никто из них не отказывается от комфортных условий проживания.

Именно для этого и была построена прекрасная гостиница класса люкс. Трёхэтажное здание, сделанное в ретростиле парусного корабля петровской эпохи. Две мачты, бушприт, удобные комнаты-каюты, ресторан, бар, сауна, душевые, сушилка для снаряжения, великолепный сервис и радушные персонала... Впервые на Белом море появился пятизвездочный дайв-центр, удовлетворяющий запросам самых требовательных дайверов. Здесь все приспособлено для полноценного отдыха — это настоящее царство расслабленной роскоши. Неудивительно, что многие из зарубежных подводников, посетивших «Нереис», оставили самые восторженные отзывы в книге его посетителей.

С декабря по апрель Белое море покрыто льдом — уникальное место для проведения подледных погружений. Идеальная прозрачность воды, непередаваемо красивый лёд, особенные причудливые подлёдные формы, температура воды от 0 до —1 градуса по Цельсию и обилие живности делают эти места лучшими для подледных погружений в Европе. Гонки на снегоходах, рев моторов, сани, загруженные баллонами, холодный ветер в ушах, искромётный снег и лёд, теплые разборные домики над полярной — все для удовольствия и комфорта погружающихся.

В теплое время года всем нравится здесь сочетание морской «нырялки» с погружениями в лесные озера и реки с прозрачной пресной водой (особо интересные для подводных охотников). Вокруг дайв-центра сосредоточены лучшие места для погружений дайверов любого уровня подготовки с самыми разнообразными запросами и претензиями. Здесь можно встретить опытных аквалангистов и подводных фотографов, погружавшихся в

половине морей земного шара, и они восторгаются Белым морем

Подводные фотографы делают здесь снимки голожаберных моллюсков не менее интересных, чем в Папуа — Новой Гвинее, и наслаждаются коллекциями мягких кораллов, не уступающих индонезийским. Никого не оставят равнодушными плантации мидий, морские ежи и крабы, подобные средиземноморским, зубатка — «беломорская мурена», которую отважные дайверы любят кормить с руки, редкие морские окуни, рыба-пинагор и охота китов-белух за гренландскими тюленями, морскими зайцами или кольчатой нерпой. Фирменное беломорское «блюдо» — многообразие морских звёзд, медуз, актиний, асцидий и пышные водоросли ламинарии. Незабываемы уникальные погружения во время нереста сельди и плавание в гуще стаи из сотен тысяч сверкающих рыб. Для подводников, наслаждающихся скоростью водных потоков, всегда в ассортименте сильные приливно-отливные течения. А для любителей необычных экстремальных погружений — затонувший корабль, лежащий на глубине 18 метров и прямом киле прямо у берега острова. Судно в отличном состоянии, и кажется, только что поспешно оставлено спасающейся командой. А течение, обжигающая ледяная зелёная вода и влекущие тёмные трюмы добавляют адреналина и положительных эмоций в такое погружение. Плюс к этому — окружающая дикая природа, леса, полные жизни, а реки — рыбы, романтика и традиции российского севера, теплая атмосфера, открытость и доброжелательность современных потомков поморов. Всё это, собранное в одном месте, становится настоящим дайверским чудом, гарантией самых ярких впечатлений от беломорских погружений вместе с «Нереисом».

ИЛЛЮСТРАЦИИ

1.



2.

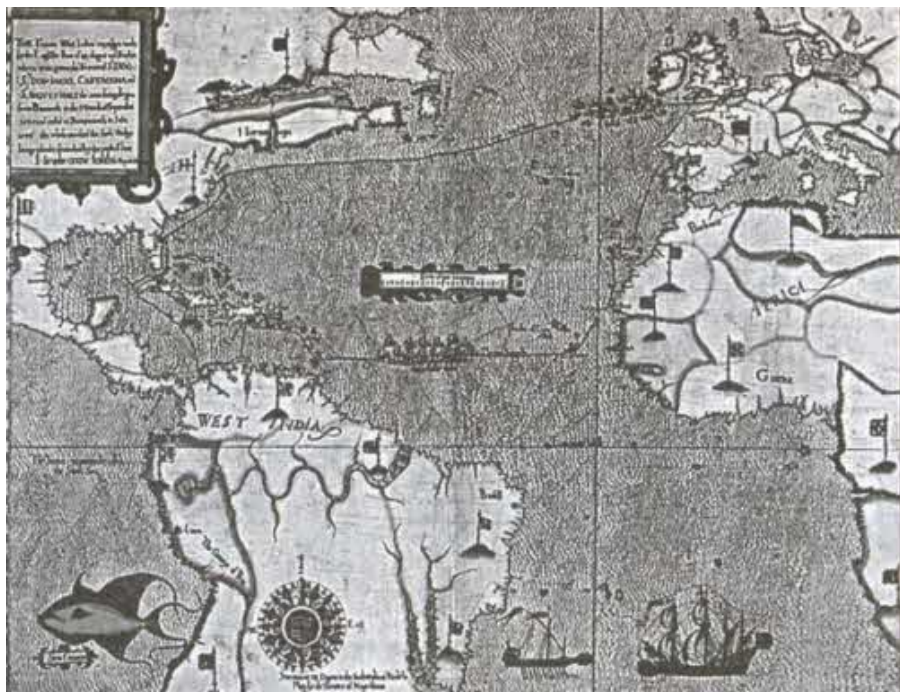


1. Генри Морган. Гравюра XVIII в.

2. Сэр Френсис Дрейк. Художник М. Гаерартс Младший



«Золотая лань» на Темзе. Современная копия



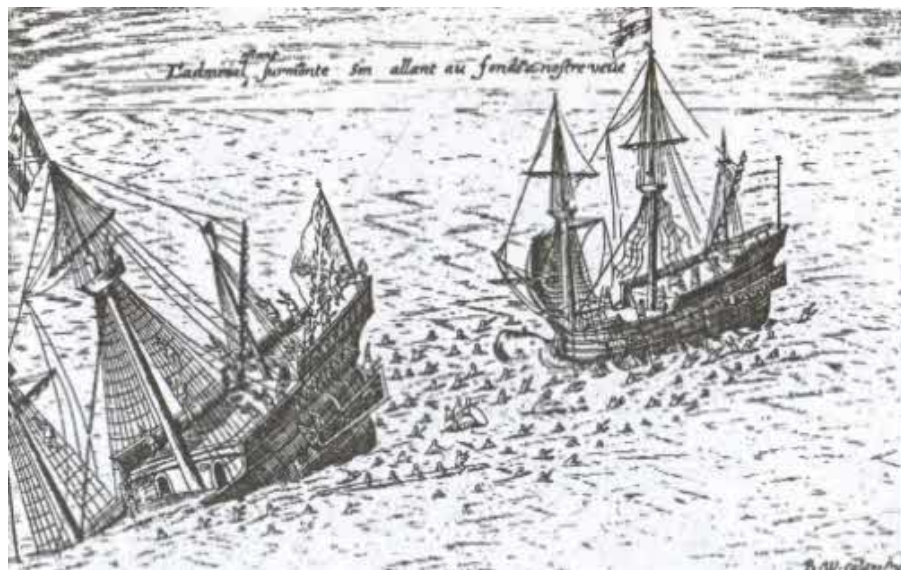
Маршрут Дрейка. Иллюстрация к книге о плавании Дрейка. XVI в.



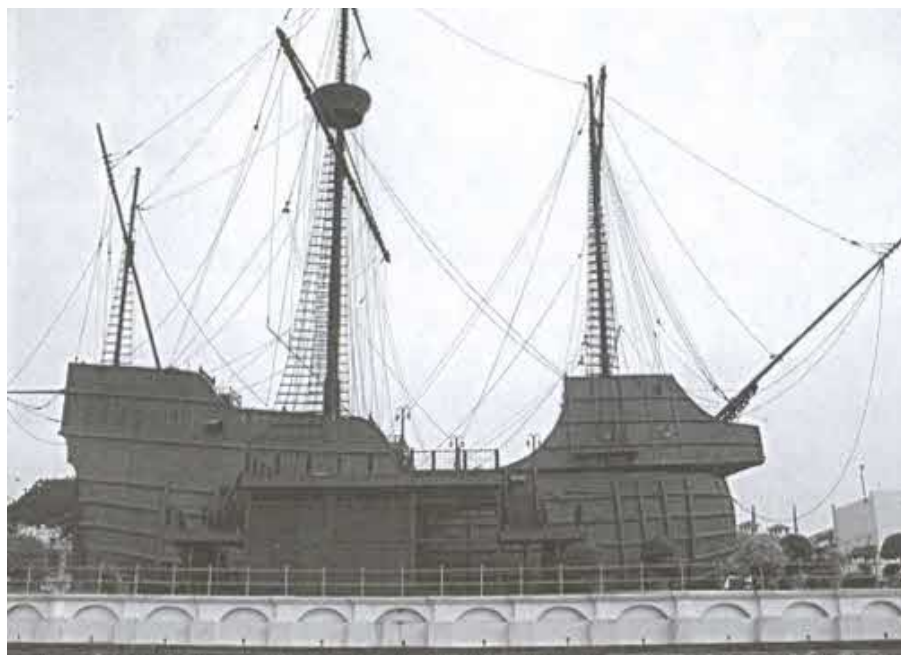
Результаты многочисленных поисков кладов на о. Оук



Капитан Кидд прячет сокровища в пещере. Гравюра XVIII в.



Битва «Сан-Диего» с «Эндрахтом». Гравюра XVIII в.



«Флор де мар» в Морском музее в Малакке. Современная реплика



Оливе ван Ноорт. Гравюра XVIII в.



Поражение Непобедимой Армады 8 августа 1588 г. Гравюра XVI в.

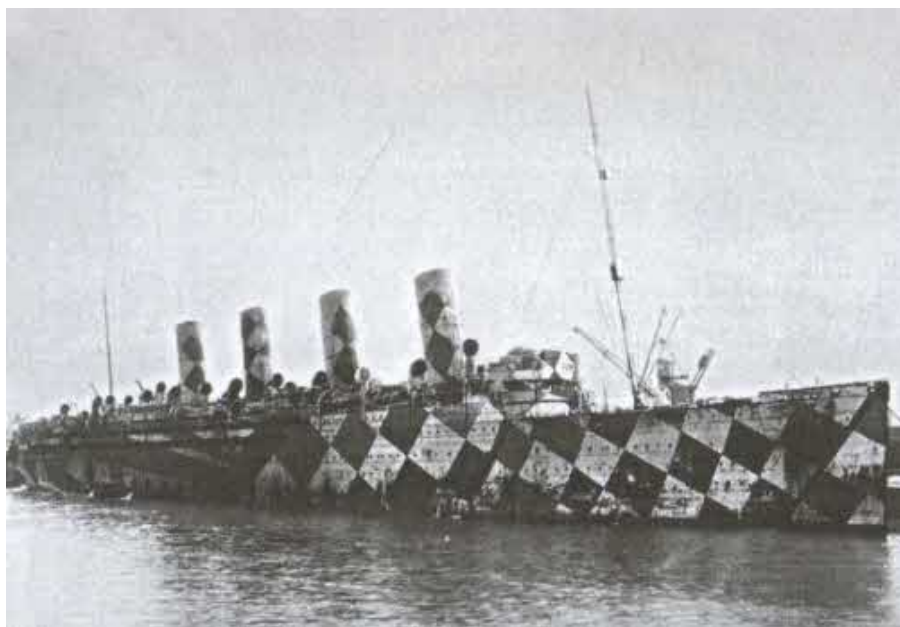




Золотое изделие, найденное на одном из затонувших испанских галеонов

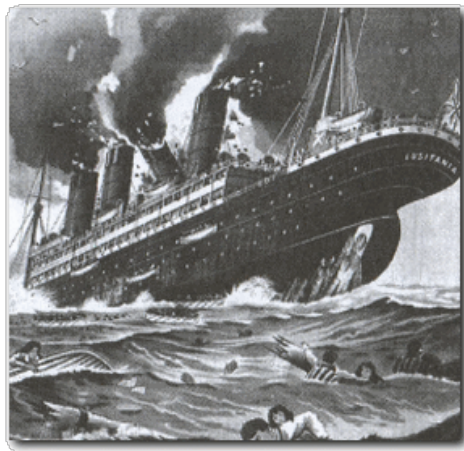


Серебряные слитки с затонувших испанских галеонов



«Маверитания», близнец «Лузитании» — один из самых больших, быстрых и роскошных кораблей своего времени

1.



2.



1. Гибель «Лузитании». 7 мая 1915 г. Неизвестный художник

2. Вайолет Джессоп



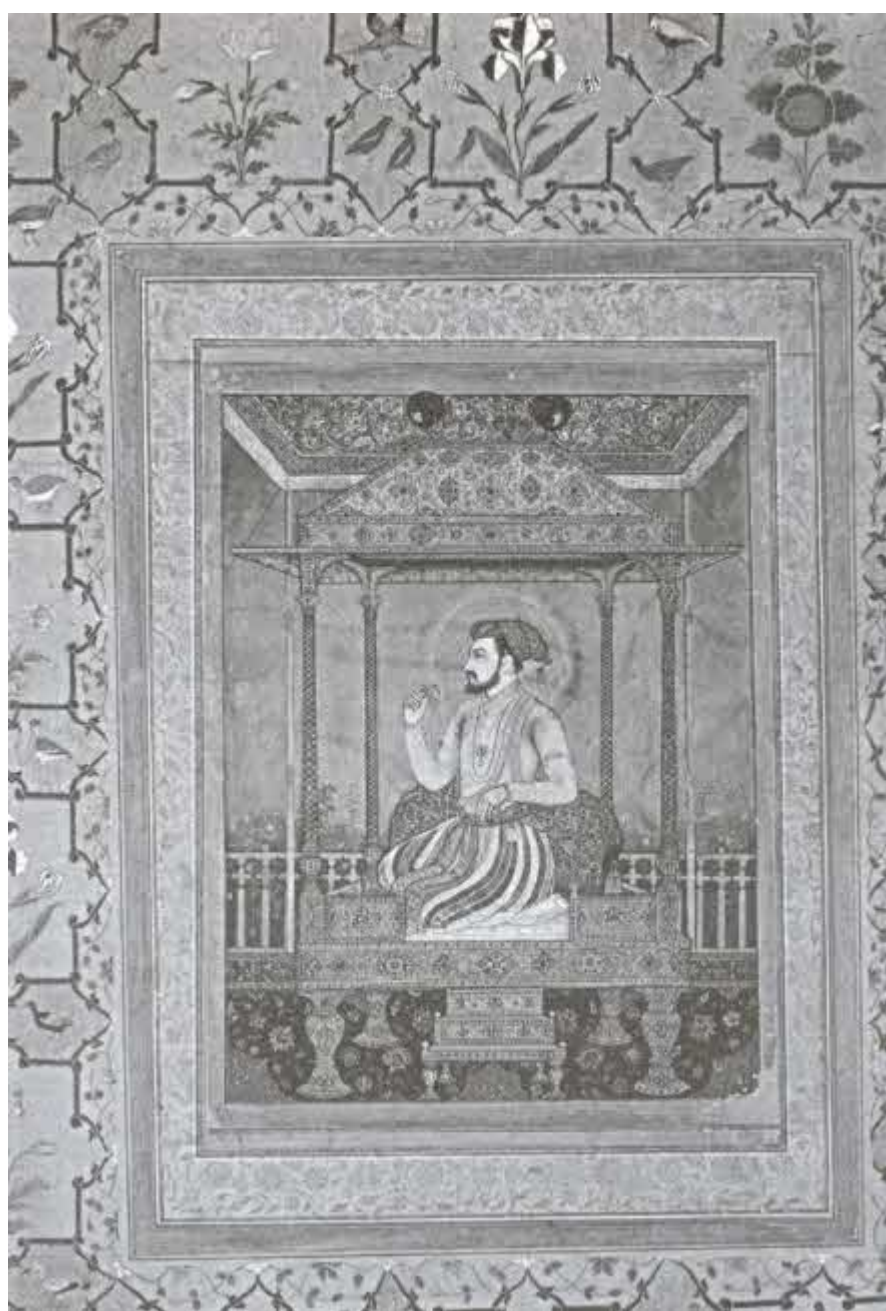
Руины на побережье Скапа-Флоу



Крейсер «Дрезден»



Такой скафандр использовали для поисков «Принца» в конце XIX в.



Шах Джахан на «Павлиньем троне». Индийская миниатюра



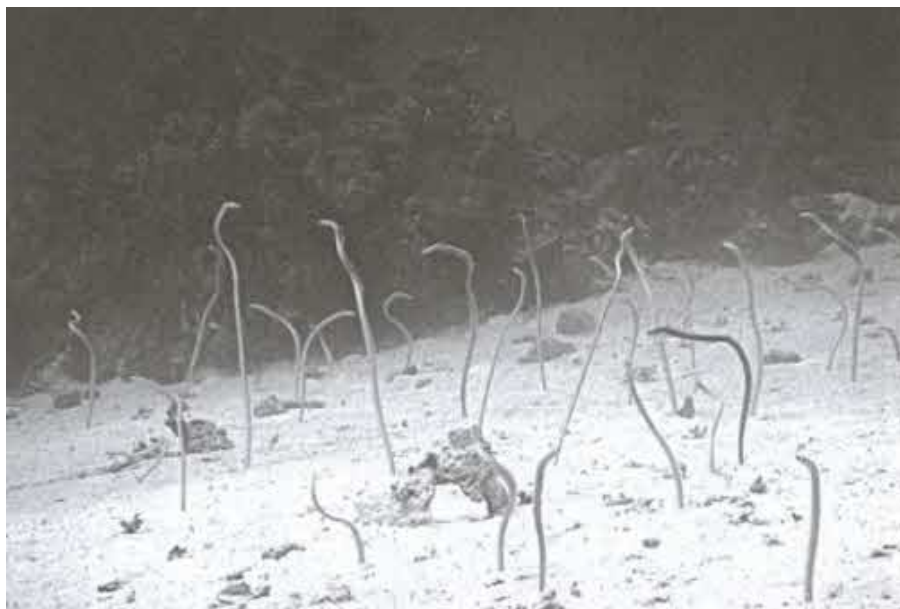
В пещере Сатурно



Один из рэков Пунта-Кана



Мемориал Блю-Хоула



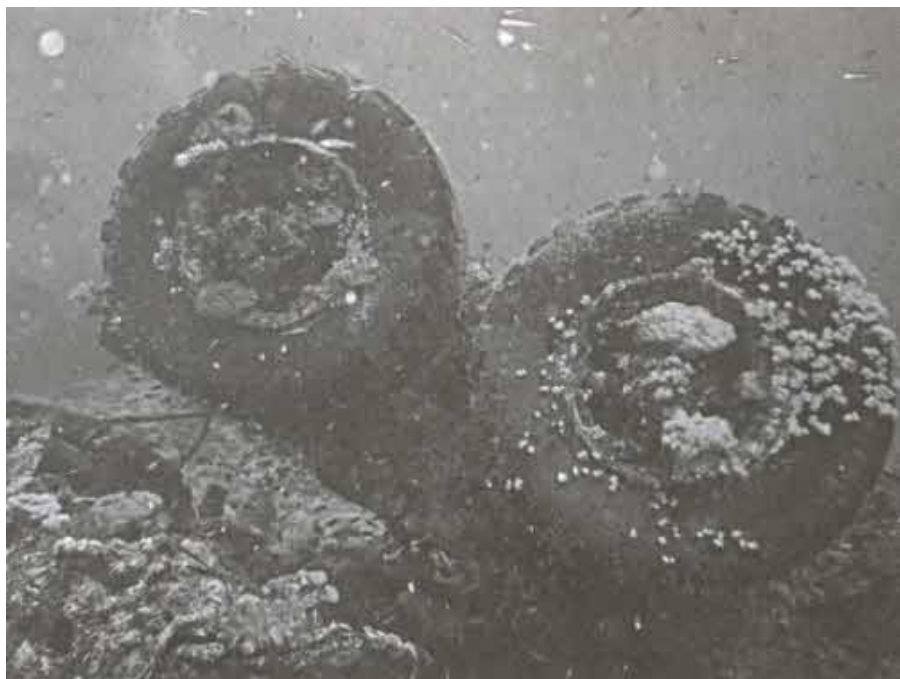
Сад угрей в Дахабе



В глубинах лагуны рифа Шааб-Руми



Один из рэков в Судане



Знаменитый «Тойота-рэк»





Морская летопись

В безмолвной темноте океанских глубин лежат десятки, тысяч затонувших кораблей. И если до недавнего времени большая часть морских сокровищ была недоступна, то теперь, благодаря революционным разработкам в технике погружения, самые глубокие затонувшие объекты стали достигаемы! Надо только знать, где они лежат...

Вам откроют свои тайны острова Кокос и Сент-Мари; вы узнаете, сколько миллиардов лежит на дне залива Виго; проследите судьбу сокровищ с галеона «Консепсьон» и получите яркие впечатления вместе с охотниками за морскими кладами.

ISBN 978-5-9533-5540-7



9 785953 355407

ВСЧЕ
20 лет



notes

Примечания

Рэк — место кораблекрушения (от англ. wreck).

Из материала могопской живописи следует, что у этого трона спинки не было. Спинкой служила подушка, а павлины из драгоценных камней украшали балдахин. — Ред.